

Kuva: Trafikverket

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2017

Selvitys Ruotsin tavasta toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa ja rahoittaa liikenneinfraa sekä kehittää asemaseutuja



Liikenneviraston  
tutkimuksia ja  
selvityksiä

50/2017

Verkojulkaisu pdf  
([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))  
ISSN-L 1798-6656  
ISSN 1798-6664  
ISBN 978-952-317-473-3

# Sisällysluettelo

## Selvityksen tausta ja tavoitteet

Johdanto

Dia 4

Tavoitteet ja työn sisältö

Diat 5-6

## Osa I Ruotsin tapa toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa

Ruotsin kansallisen pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelman tausta ja yleiskuvaus

Diat 9-11

Osapuolet ja roolit

Diat 12-13

Suunnitteluprosessi

Diat 14-30

Havaintoja Suomen liikenneinfrastruktuurin kehittämisen prosesseista

Diat 31-33

Keskeiset havainnot Ruotsin ja Suomen malleista

Diat 34-36

## Osa II Trafikverketin rooli asemaseutujen kehittämisessä

Asemanseutujen kehittämisen roolit ja vastuut Trafikverketin näkökulmasta

Diat 40-48

Asemaseutuhankkeen kytkeytyminen liikennejärjestelmän kehittämisprosessiin

Diat 49-52

Asemaseutuhankkeen kehittämisprosessi Trafikverketin näkökulmasta

Diat 53-56

Asemaseutuhankkeet työkalut Ruotsissa

Diat 57-66

## Osa III Jernhusen AB:n kiinteistökehityksen toimintamalli

Jernhusen AB:n kiinteistökehitysmalli

Diat 69-78

Pohdintoja Jernhusenin mallista

Diat 79-85

Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet

Diat 86-88



# Esipuhe

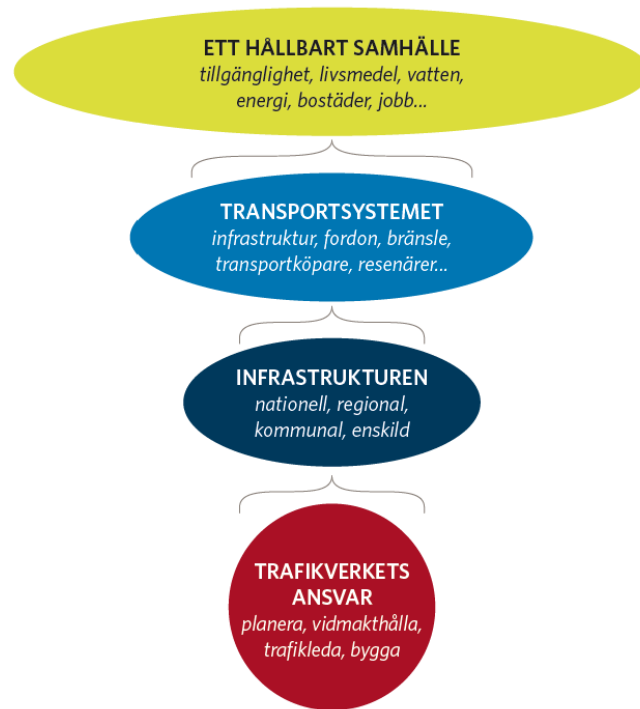
Asemanseudut ovat kaupunkiseutujen tärkeimpiä liikennejärjestelmäsolmuja, joista halutaan alueensa keulakuvia ja vireitä palvelukeskittymiä. Asemaseutujen kehittämiseen liittyy tavoitteita matkustamisen helppoudesta, raideliikenteen sujuvuudesta, kaupunkien keskustakehittämisestä ja palveluista sekä kestävästä liikkumisesta edistämistä. Asemanseutujen kehitetään tiiviinä yhteistyönä radanpitäjän, maanomistajien, kaupunkikehittäjien ja elinkeinoelämän kesken. Yhteistyömallit vaativat jatkuvaa kehittämistä.

Tässä selvityksessä on tarkasteltu Ruotsin tapaa tehdä yhteistyötä pitkäjänteisessä liikenneinfran suunnittelussa ja asemanseutujen kehittämisessä.

Selvitystyön on ohjannut Anna Saarlo Liikennevirastosta. Työn aikana sen osia on käsitelty Liikenneviraston Suunnittelu ja hankkeet -toimialan asemanseututyön kokouksissa. Työn konsulttina ovat toimineet Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy ja Olli Jokinen, Sito Oy.

Helsingissä marraskuussa 2017

Liikennevirasto





# Johdanto

Kesällä 2017 valmistui Liikenneviraston projektikonaisuus *"Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua"*. Työssä nostettiin esille nykyisen toiminnan haasteita sekä toimintamallien kehittämistarpeita. Lisäksi yhdeksi suurimmista haasteista asemanseutujen kehittämistyössä tunnistettiin lyhytjänteisyys valtio-osapuolen toiminnassa.

Ruotsissa liikennepolitiikkaa tehdään pitkäjänteisemmin. Valtakunnallisten liikenneinfratoimenpiteiden suunnittelun aikajänne on 12 vuotta. Tässä selvityksessä on kuvattu Ruotsin pitkän tähtäyksen infran suunnittelun valtakunnallista prosessia ja siihen liittyviä erityispiirteitä.

Selvityksen tarkoituksena on ollut lisäksi kuvata, millaisia asemanseudun kehittämisen käytäntöjä ja toimintamalleja Ruotsissa on sekä analysoida niiden hyödyntämistä suhteessa Suomessa tunnistettuihin haasteisiin.

Selvityksessä kuvataan ruotsalaista toimintamallia asemanseutujen suunnittelussa erityisesti valtion näkökulmasta. Tarkastelun kohteena ovat käytössä olevat raideinfrastruktuurin ja asemien kiinteistökehittämiseen liittyvät suunnittelun ja rahoituksen prosessit. Erityisenä mielenkiinnon kohteena on lisäksi asiantuntijaorganisaation rooli asemanseutukohteiden valmistelussa sekä valtion kiinteistökehitysyhtiö Jernhusenin toimintamalli.

Tämä raportti koostuu kolmesta osakokonaisuudesta  
I Ruotsin tapa toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa  
II Trafikverketin rooli asemanseutujen kehittämisessä  
III Jernhusenin kiinteistökehityksen toimintamalli.

Ruotsissa ja Suomessa toimivien Liikennevirastojen viralliset nimet ovat ruotsiksi samat. Selvyiden vuoksi on sovittu, että tässä raportissa Suomessa toimivaan virastoon viitataan suomenkielisellä nimellä Liikennevirasto ja että Ruotsissa toimivaan virastoon viitataan ruotsinkielisellä nimellä Trafikverket.



# Tavoitteet ja työn sisältö

## Työssä pohdittavat kysymykset

- Miten Ruotsi toteuttaa asiantuntijaorganisaation valmistelemansa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa ja rahoittaa raideinfraa? Miten uuteen toimintamalliin on päädytty?
- Mitä on asemaseututyö Ruotsissa? Mitä Ruotsin malli tarkoittaisi Suomessa asemaseutujen liikenneinfran suunnittelussa ja rahoituksessa? Millaisia muutostarpeita tunnistetaan nykyiseen kotimaiseen prosessiin?
- Mitä eroja tunnistetaan valtion kiinteistökehittämisen toimintamalleissa?
- Mitä hyötyjä tai haittoja Ruotsin mallista toimia olisi Suomen raideinfran kehittämiseksi? Miltä osin Ruotsissa käytössä oleva suunnittelu- ja rahoitusmalli ratkaisisi Suomessa tunnistettuja asemaseutujen kehittämisen haasteita?
- Millaisia esteitä mallin soveltamiselle tunnistetaan?

## Työn tavoitteet

- Kuvata Ruotsissa käytössä oleva liikenneinfrastruktuurin pitkän aikavälin suunnitteluun ja rahoitukseen prosessi
- Kuvata Jernhusenin asemanseutujen kiinteistökehittämismalli
- Kuvata aiempien selvitysten pohjalta valtakunnallisen liikenneinfrastruktuurin suunnitteluun ja rahoitukseen liittyvä prosessi Suomessa. Lisäksi Suomen asemaseutujen kehittämismalli kuvataan Suomen asemaseutuja käsittelevien selvitysten pohjalta.
- Vertailla Suomen ja Ruotsin malleja
- Pohtia Ruotsin mallin soveltamista Suomessa
  - arvioita soveltamisesta liikenneinfrastruktuurin ja asemaseutujen kehittämisessä
  - pohtia, miten Ruotsin toimintamalli ratkaisisi Suomessa tunnistettuja asemaseutujen kehittämisen esteitä.



# Sisältöjen yleinen kuvaus

## **Osa I - Ruotsin tapa toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa (Diat 6-35)**

- Osassa I on kuvattu tapa, jolla avulla Ruotsi laatii kansallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Kuvaukset koskevat ensisijaisesti suunnitteluprosessia. Sisältöjä on esitelty esimerkinomaisesti.
- Ruotsin suunnitteluprosessista on tehty havaintoja suhteessa Suomen liikenneinfran valtakunnalliseen suunnitteluun.

## **Osa II - Trafikverketin rooli asemaseutujen kehittämisessä (Diat 37-64)**

- Selvityksen erityistarkastelussa on Trafikverket, jolla on Ruotsissa Liikennevirastoa vastaava rooli.
- Osassa II on kuvataan Ruotsissa käytössä olevat raideinfrastruktuurin suunnitteluun ja rahoitukseen liittyvät hallinnolliset prosessit asemanseutujen kehittämisen näkökulmasta.

## **Osa III - Jernhusenin kiinteistökehityksen toimintamalli (Diat 66-83)**

- Jernhusen AB on Ruotsin valtio-omisteinen yhtiö, joka kehittää raideliikenteeseen liittyviä kiinteistöjä liiketoimintaperusteisesti.
- Osassa III on kuvattu Jernhusenin toimintaa ja toiminnan reunaehtoja asemanseutujen, erityisesti solmukohtien kiinteistökehittämiseen, liittyen. Lopuksi on pohdittu Jernhusenin kaltaisen kehitysmallin toimivuutta Suomen asemanseutujen kehittämisen näkökulmasta.



## Osa I

### Ruotsin tapa toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa



# Osan I sisältö

Ruotsin kansallisen pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelman tausta ja yleiskuvaus

Diat 8-11

Osapuolet ja roolit

Dia 12-13

Suunnitteluprosessi

Dia 14-30

Havaintoja Suomen liikenneinfrastruktuurin kehittämisen prosesseista

Dia 31-33

Keskeiset havainnot Ruotsin ja Suomen malleista

Dia 34-36

Lähteet

Dia 37





# Kansallisen pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelman tausta

- Ruotsissa valtakunnallinen liikenneinfran suunnittelu sai alkunsa jo vuonna 2006, kun hallitus antoi Luftfartsstyrelsen, Banverketin, Vägverketin ja Sjöfartsverketin tehtäväksi määrittää infrastruktuurin kehittämisen yhteisiä suuntaviivoja yhteistyössä alueiden kanssa.
- Yhteistyön tuloksena syntyi ehdotus ”Framtidens resor och transporter – infrastruktur för en hållbar tillväxt” (2008/09:35), jonka valtiopäivät hyväksyi joulukuussa 2008. Trafikverket ja eräät lääninhallitukset saivat samalla tehtäväksi aloittaa liikennejärjestelmäanalyysien laatimisen ja kehittää ympäristöarvioinnin menetelmiä.
- Valtiopäivien infrastruktuuripäätöksen jälkeen hallitus antoi Trafikverketille tehtäväksi laatia kaikkia kulkutapoja koskeva yhteinen ehdotus kansallisen liikenneinfran kehittämisestä. Samalla läänien liikennesuunnittelusta vastaavat organisaatiot saivat tehtäväkseen laatia alueellista liikenneinfraa koskevan suunnitelman.
- Hallitus vahvisti kansallisen liikenneinfraa koskevan suunnitelman vuonna 2010 ja antoi Trafikverketille tehtäväksi toteuttaa nimetyt toimenpiteet suunnittelujaksolla.
- Suunnitelmassa esitetään nykytilan kuvaus ja analyysi, tavoitteet ja palvelutaso, strategia, toimenpiteet ja vaikutusten arviointi.
- Ensimmäinen kaikki kulkutavat sisältävä suunnittelukierros koettiin onnistuneeksi. Yhteistyötä koordinoitiin kaikkien liikennemuotojen yhteisissä seminaareissa.
- Erityistä suunnitelman laatimisessa oli, että se valmisteltiin eri osapuolten avoimessa yhteistyössä. Valtakunnallinen suunnitelma pohjautui yhdeksään alueelliseen suunnitelmaan. Mukana olivat läänit, seudut ja elinkeinoelämä. Yhdessä työstettiin tavoitteita, kehittämistarpeita ja myös ratkaisuehdotuksia.
- Suunnitelman tuloksena alueellinen näkökulma pystyttiin entistä vahvemmin ottamaan mukaan valtakunnalliseen suunnitteluun. Valtakunnallista rahoitusta osoitetaan alueille suunnitelman pohjalta.
- Suunnitelman yleistavoitteena oli yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden varmistaminen ja kestävä liikenne kansalaisille ja elinkeinoelämälle. Lisäksi asetettiin saavutettavuutta, turvallisuutta, ympäristöä ja terveyttä koskevia tavoitteita.



# Kansallisen pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelman tausta

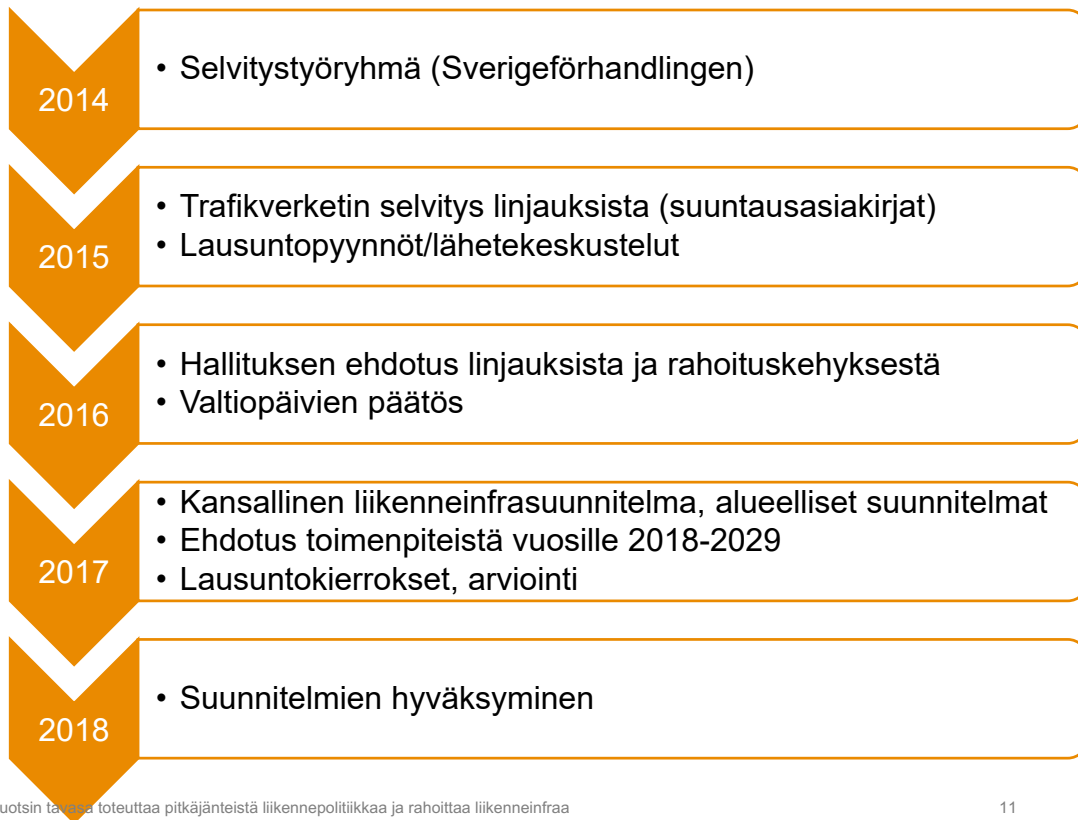
- Ruotsissa on laadittu valtakunnallinen 12-vuoden liikennejärjestelmän kehittämisohjelma neljän vuoden välein:
  - Vuonna 2009 vuosille 2010-2021
  - Vuonna 2013 vuosille 2014-2025
  - Vuonna 2017 (ehdotusvaiheessa) vuosille 2018-2029
- Valtiopäivät päätti hallituksen infrastruktuurin suunnittelujärjestelmää koskevan ehdotuksen johdosta jo vuonna 2011, että infrastruktuurisuunnittelu tulee jatkossakin tehdä vähintään kymmenen vuoden aikajänteellä. (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257).
- Kukin hallitus kuitenkin ottaa kantaa siihen, mitä toimia kyseisellä hallituskaudella toteutetaan. Hallituskausittain tehdään jatkossakin päätös yleisistä strategisista suuntavalinnoista (noin kerran vaalikaudessa) sekä päätös siitä, mitä taloudellisia kehyksiä sovelletaan.
- Trafikverketin tehtävänä on suunnitelman toteuttaminen.
- Taustalla on vahva näkemys siitä, että liikennejärjestelmää on kehitettävä kasvun mahdollistamiseksi.





# Pitkän aikavälin toimenpideohjelman 2018-2029 valmistelun yleiskuvaus

- Hallitus antoi Trafikverketille tehtäväksi linjausten valmistelun. Hallitus teki valmistelun pohjalta ehdotuksen linjauksista Valtiopäivien päätettäväksi.
- Valtiopäivät vahvistaa linjaukset ja taloudelliset puitteet hallituksen esityksen pohjalta, hallitus antaa Trafikverketille ja lääneille ohjeet toimenpidesuunnittelusta.
- Toimenpidesuunnitelmassa esitetään ehdotukset liikenneinfran kansallisesta ja läänikohtaisesta kehittämisestä.
- Lausuntokierroksen jälkeen hallitus vahvistaa kansallisen liikenneinfran suunnitelman ja läänikohtaisten suunnitelmien lopulliset taloudelliset puitteet, minkä ennakoidaan tapahtuvan vuoden 2018 alussa.





# Osapuolet ja roolit

- Ruotsissa on 20 maakuntaa (landsting), joista kahdeksalla (region) on laajennettu vastuualue. Regionien laajennettu vastuu liittyy alueelliseen kestäväan kehitykseen ja kasvuun sekä mm. alueellisiin liikenneinfrastruktuurisuunnitelmiin. Muita maakuntien tehtäviä ovat vastuu terveydenhuollosta, paikallisliikenteestä sekä maakuntakaavoituksesta.
- Ruotsissa liikenneasiat kuuluvat elinkeinoministeriölle (Näringsdepartementet). Pitkän aikavälin liikenne-infra-suunnittelu kuuluu Infrastruktuuriministerin vastuualueeseen.
- Elinkeinoministeriössä on 19 yksikköä, joista neljä Asumisen ja liikenteen osastoon kuuluvista liittyy liikenteeseen
  - Enheten för transportinfrastruktur och finansiering (TIF)
  - Enheten för marknad och regelverk på transportområdet (MRT)
  - Enheten för styrning och uppföljning för bostäder och transporter (SUBT)
  - Enheten för transport och samhälle (TS)
- Liikenteen infrastruktuuritoimenpiteiden pitkän aikavälin suunnittelu jakautuu kahteen vaiheeseen: suuntausasiakirjat ja toimenpiteiden suunnittelu. Ministeriön vastuulla on liikennepoliittisten tavoitteiden asettaminen. Trafikverket on vastannut suuntausasiakirjojen laatimisesta.
- Suuntausasiakirjoissa tutkittu kolmea vaihtoehtoista hallituksen määrittelemään skenaariota.
- Hallituksen esitys Liikenneinfran pitkän aikavälin kehittämislinjauksista perustuu pääosin, mutta ei kuitenkaan kaikilta osin Trafikverketin suuntausasiakirjoihin. Mm. nykytilan kuvaus ja suuntausvaihtoehtojen arviointi on suoraan Trafikverketin. Sen sijaan ehdotukset rahoituskehyksistä ja joiltain osin myös toimenpiteiden suuntaamisesta eroavat Trafikverketin esittämistä.
- Maakunnat valmistelevat omat alueelliset liikenneinfrastruktuuria koskevat suunnitelmansa samalle jaksolle 2018–2029. Suunnitelmat sisältävät maakuntien suunnittelemat investoinnit koskien muun muassa niiden osuuksia alueellisesta joukkoliikenteestä, yhteiskustannusosuuksia kansallisesta suunnitelmasta, teiden vaatimia toimenpiteitä sekä kevyenliikenteen väylien tarpeita. Valtioneuvosto päättää maakuntien taloudellisista kehyksistä.

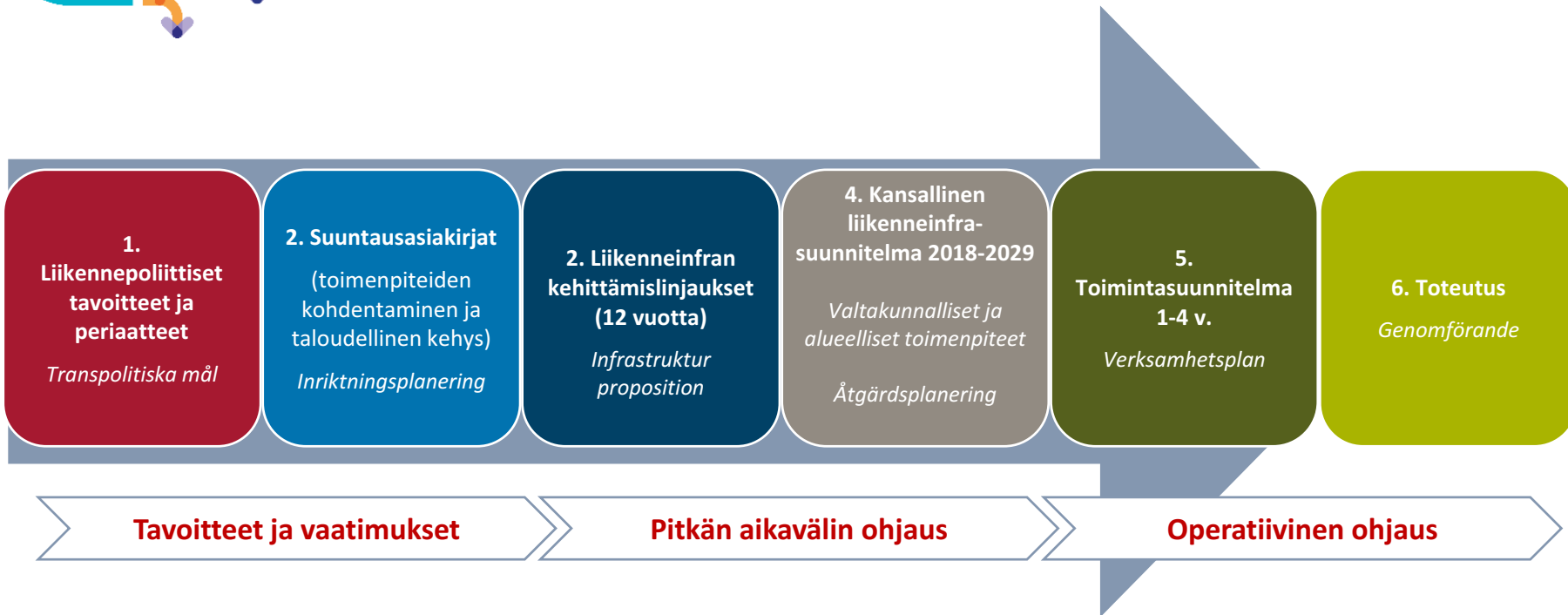


# Selvitystyöryhmä/-henkilö (Sverigeförhandlingen)

- Heinäkuussa 2014 hallitus päätti ensin erityisen selvitysmiehen nimittämisestä uusien runkoratojen rakentamiseksi sekä suurkaupunkien asuntoja ja parempaa saavutettavuutta koskevien toimien toteuttamiseksi (dir. 2014:106) ja myöhemmin vielä selvitystyöryhmän (Sverigeförhandlingen) nimittämisestä.
- Sverigeförhandlingenin tehtävänä on laatia ehdotuksia rahoitusperiaatteista ja valmistella Tukholman ja Göteborgin sekä Tukholman ja Malmön välisten suurnopeusjunien runkoratojen rakentamisstrategiaksi. Työryhmän tulee myös käydä neuvotteluja eri osapuolten kanssa raiteita ja asemia koskevista ratkaisuksista runkoratojen kulkiessa kaupunkien läpi.
- Työryhmän tulee lisäksi tehdä Tukholman läänin, Länsi-Götanmaan läänin ja Skånen läänin kuntien, maakäräjien ja muiden toimijoiden kanssa sopimuksia toimista, joilla parannetaan liikennejärjestelmän saavutettavuutta ja kapasiteettia ja jotka lisäävät asuntorakentamista mainittujen läänien suurkaupunkialueilla.
- Sverigeförhandlingenin tulee myös tarkastella Pohjois-Ruotsin rautateiden jatkorakentamisen edellytyksiä siten, että elinkeinoelämän, kuntien ja alueiden rahoitusosuus on merkittävä.
- Työryhmän tarkoituksena on toisaalta mahdollistaa uusien runkoratojen nopea toteuttaminen tavalla, jolla maksimoidaan niiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus, toisaalta tunnistaa kustannustehokkaita toimia, jotka parantavat saavutettavuutta ja lisäävät asuntorakentamista ennen kaikkea suurkaupungeissa siten, että pääpaino on resurssien tehokkuudella, kestävyydellä ja tiivistämisellä.
- Tehtävänä on myös sopimusehdotusten laatiminen
- Sverigeförhandlingen on raportoinut useita osaraportteja. Mm. tammikuussa 2016 toinen osaraportti, jossa käsiteltiin suurnopeusrautatien rahoitusta ja kaupallisia edellytyksiä (SOU 2016:3). Selvityksessä ehdotettiin, että valtionkonttorin tulee myöntää rahoitusta suurnopeusrautatielle myös siinä tapauksessa, että pääomakustannukset maksetaan takaisin määrärahoilla.
- Kesäkuussa 2016 Sverigeförhandlingen antoi tilanneraportin neuvotteluista suurkaupungissa toteutettavista toimista ja Pohjois-Ruotsin rautateistä, ja heinäkuussa se jätti tilannekatsauksen nimellä Ajankohtaista suurnopeusrautateistä.
- Tehtävän loppuraportointi tapahtuu 31.12.2017 mennessä.



# Suunnitteluprosessi 2018-2029





# 1. Liikennepoliittiset tavoitteet

- Ruotsissa liikennepoliitiikan **yleisenä tavoitteena** on varmistaa yhteiskuntataloudellisesti tehokas ja pitkällä aikavälillä kestävä liikennejärjestelmä koko maan asukkailla ja elinkeinoelämälle koko maassa.
- Valtiopäivät päätti vuonna 1998 liikennepoliitiikan yleisestä tavoitteesta (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98;TU10, rskr. 1997/98:266)
- Lisäksi Valtiopäivät on päättänyt toiminnallisista tavoitteista **saavutettavuutta** koskien ja vaikuttavuustavoitteista liittyen **turvallisuuteen, ympäristöön ja terveyteen**. (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).
- Liikenneinfran nähdään Ruotsissa vahvasti kytkeytyvän **työllisyyteen**. Hallitus linjaa, että investoinnit muun muassa rautateihin ja teihin työllistävät monia ihmisiä ja pitkällä tähtäimellä johtavat yritysten kustannusten pienenemiseen. Hallituksen tavoitteena on, että Ruotsissa on EU:n pienin työttömyys vuoteen 2020 mennessä ja samalla työllisyysaste paranee. Vahva ja tehokas, hyvän kapasiteetin omaava liikennejärjestelmä nähdään keskeisenä edellytyksenä **työllisyydelle ja kestäväälle kehitykselle koko Ruotsissa**.
- Liikenne yhdistää maan eri osat ja on keskeinen edellytys **talouden kasvu**lle, väestönkasvuille, työvoiman liikkumiselle ja työllisyyden lisäämiselle. Hyvin toimiva liikennejärjestelmäjärjestelmä on edellytys yritysten toiminnalle koko maassa.
- Liikennepoliittisesta valmistelusta vastaa **Elinkeinoministeriön asumisen ja liikenteen osasto** (Avdelningen för bostäder och transporter, BT).



Kestävä yhteiskunta, saavutettavuus

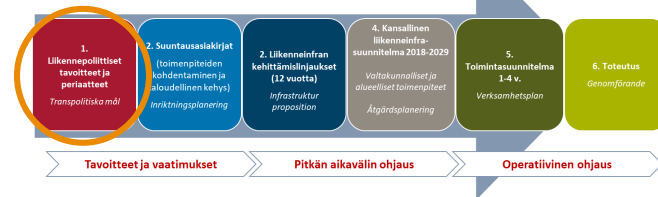




## Liikennepoliittiset periaatteet

Valtiopäivät päätti liikennepoliittisista periaatteista jo vuonna 2006 (prop. 2006/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Periaatteet ovat seuraavat.

- Asiakkaille on annettava paljon valinnanvaraa siinä, miten he haluavat matkustaa ja kuljettaa.
- Liikennetuotantoa koskevat päätökset tulee tehdä hajautetusti.
- Yhteentoimivuutta on edistettävä eri liikennemuotojen sisällä ja välillä.
- Eri liikenteenharjoittajien ja liikennevaihtoehtojen välistä kilpailua on edistettävä.
- Liikenteen yhteiskuntataloudellisten kustannusten on oltava lähtökohtana suunniteltaessa liikennepoliittisia ohjausvälineitä.



## Rautateiden rooli liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa

- Rautatiellä on merkittävä rooli Ruotsin liikennejärjestelmässä. Toimivat rautatiekuljetukset auttavat saavuttamaan korkeaa työllisyysastetta ja laadukkaan teollisuustuotannon osuuden kasvua. Koskevat tavoitteet.
- Hallitus haluaa rautateiden merkityksen kasvavan siten, että nykyistä suurempi osuus pitkistä tavarakuljetuksista tapahtuu rautateitse ja vesitse.
- Ruotsin rautatiejärjestelmän haasteena on riittävän infrastruktuurikapasiteetin tarjoaminen kuljetusten riittävän laajuuden ja laadun mahdollistamiseksi.

Liikennepoliittisten tavoitteiden ja tarkennusten tulee yhdessä liikennepoliittisten periaatteiden kanssa muodostaa tärkeimmät lähtökohdat kaikille valtion liikennepoliitiikan ohjausvälineille.





## 2. Suuntausasiakirjat ja Liikenneinfran kehittämislinjaukset 2018-2029

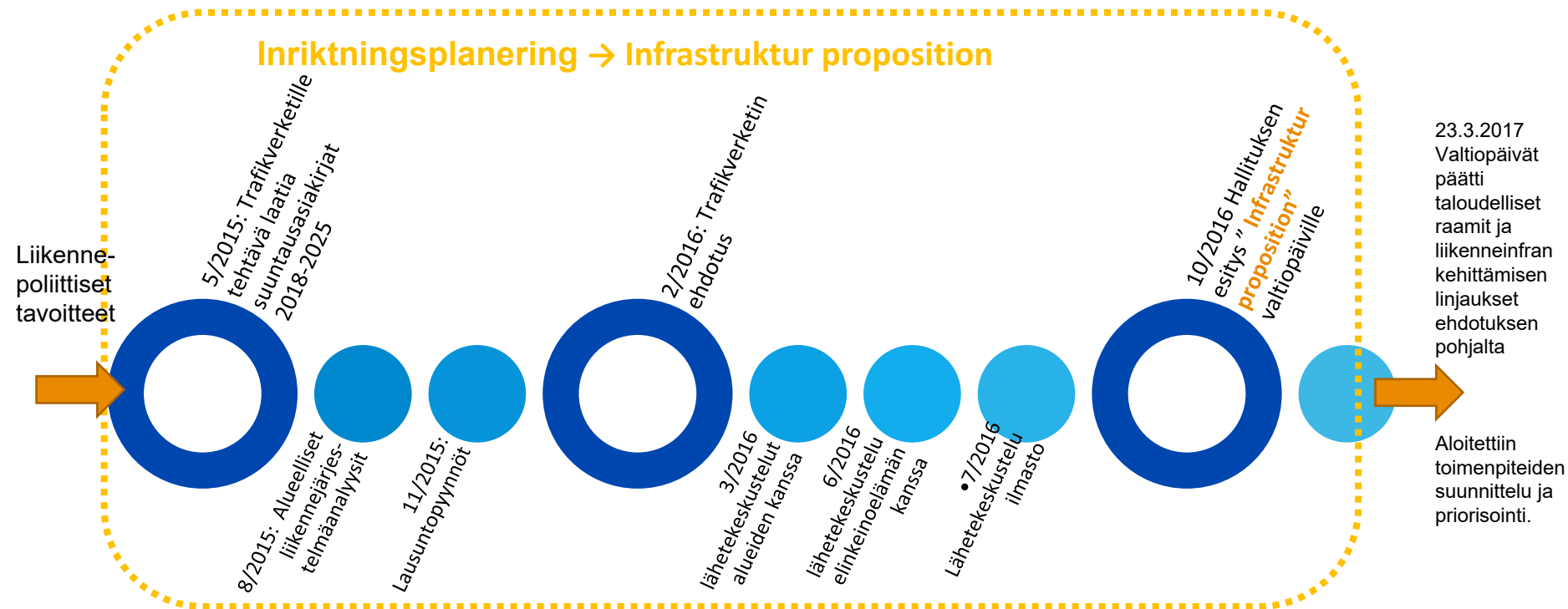


### Hallituksen esitys lokakuussa 2016 ja valtiopäivien päätös ” Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling”

Trafikverket sai tehtäväkseen valmistella liikenneinfran kehittämislinjaukset: Miten liikenneinfrastruktuurin kehittämistä ja ylläpitoa tulee suunnata suunnittelujaksolla 2018–2029, jotta edistettäisiin parhaiten yleisen liikennepoliittisen tavoitteen ja tasapuolisten toiminta- ja näkökulmatavoitteiden toteutumista – käytettävissä olevat resurssit huomioon ottaen.

- Valmistelu 5/2015-11/2015 (6 kk)
- Lausuntopyynnöt 11/2015-2/2016 (3 kk).
- Kolme lähetekokousta
  - Maaliskuu 2016 lähetekokous alueellisille edustajille
  - Kesäkuu 2016 lähetekokous tavarakuljetuksista
  - Syyskuu 2016 lähetekokous ilmastoasioista
- Lukuksia lisätehtäviä/selvityksiä Liikennevirastolle
- Hallituksen esitys (Infrastruktur proposition) valtiopäiville lokakuussa 2016.

## 2. Prosessi suuntausasiakirjojen valmistelusta 12-vuotiseen kehittämislinjaukseen





# Akuutit kysymykset suuntausasiakirjojen valmistelussa 2018-2029

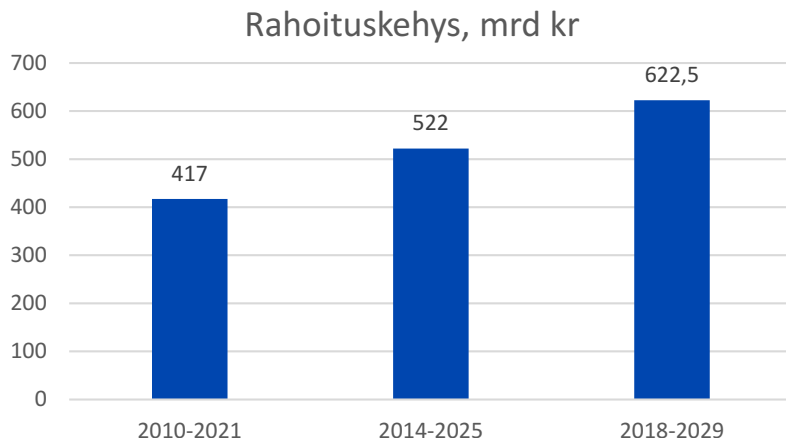
- Liikenteen kasvu
  - Ennusteiden mukaan 2010-2030 henkilöliikenne kasvaa 25 %, tavaraliikenne 50 %
- Ohjauskeinot
  - Mitkä ohjauskeinot ovat tehokkaimmat ilmastonäkökulmasta
- Määrärahat
  - Onko syytä muuttaa kehittämisen ja ylläpidon määrärahojen suhdetta?
  - Kuinka määräraha tulisi jakaa tie- ja rataverkolle?
- Uudelleenharkinta
  - Missä määrin on syytä muuttaa/uudistaa olevaa suunnitelmaa? (Tehdä muutoksia aiempien suunnittelukausien toimenpideohjelmiin)



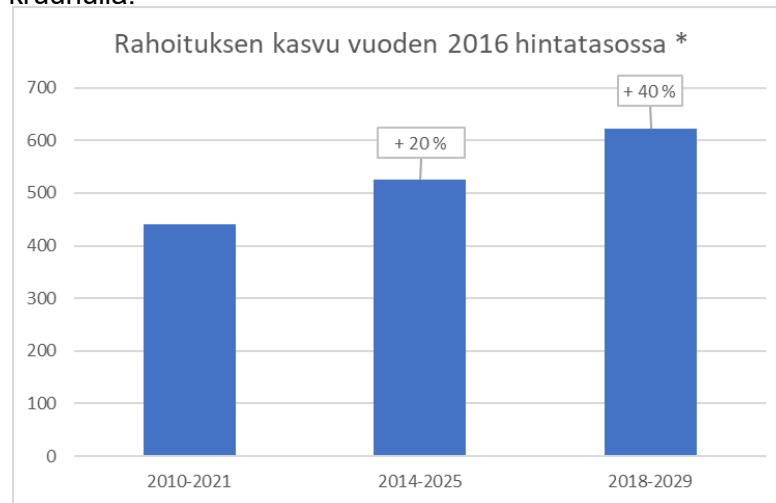
# Liikennejärjestelmän rahoituskehys 2018-2029



Kokonaisuudessa liikennejärjestelmään panostetaan 622,5 miljardia kruunua kauden 2018-2029 aikana. Tästä summasta 289,5 miljardia kruunua kohdennetaan teiden ja rautateiden hoitoon ja ylläpitoon. Loput 333,5 miljardia kruunua kohdennetaan liikennejärjestelmän kehittämiseen.



Valtion rahoituksen lisäksi toimenpiteitä rahoitetaan ruuhkamaksuilla ja muilla maksuilla noin 52 miljardilla kruunulla.



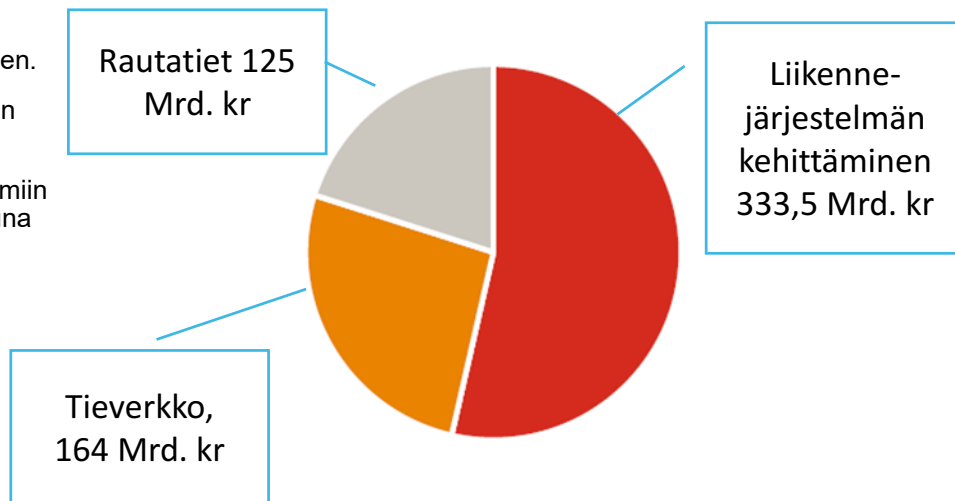
\* CPI, Fixed Index Numbers (1980=100), SCB Statistics Sweden



# Rahoitus kaudella 2018-2029

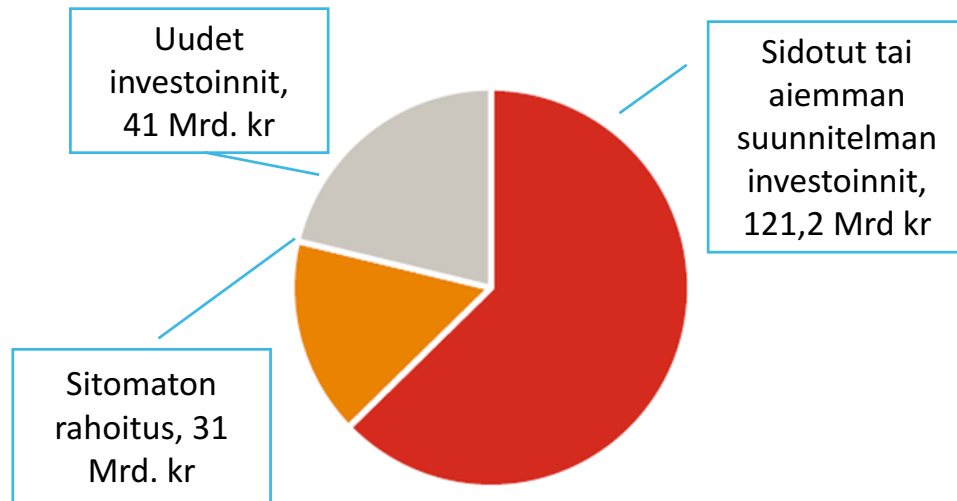
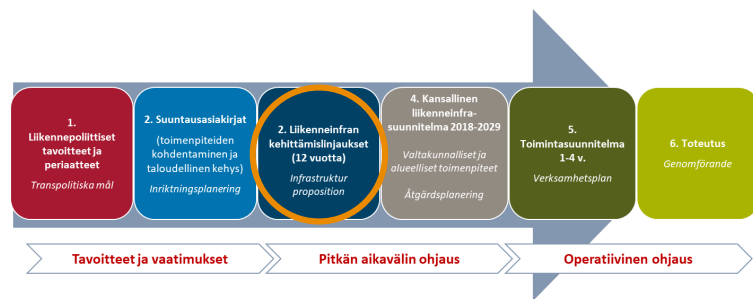
- Ruotsin suunnittelukehys liikenneinfrastruktuuriin liittyville toimille on 622,5 miljardia kruunua vuosille 2018–2029.
- 333,5 miljardia kruunua ehdotetaan käytettäväksi liikennejärjestelmän kehittämiseen.
- 125 miljardia kruunua valtion rautateiden kunnossapitoon ja uusintainvestointeihin mukaan luettuna kantavuus ja routasuojaus.
- 164 miljardia kruunua käytetään hoitoon, ylläpitoon ja uusinvestointeihin valtion tieverkolla sekä yhteisrahoitukseen.
- Ruuhkamaksutuloilla tai infrastruktuurimaksuilla rahoitetaan 52 miljardia kruunua (~8 %).
- Uudet puitteet merkitsevät huomattavaa lisäystä ylläpitotoimiin käyttöön, kunnossapitoon ja uusintainvestointeihin verrattuna valtiopäivien aiempiin päätöksiin.
- Hallituksen esitykseen sisältyy myös kehitystoimien kehyyksen kasvattaminen.
- Vuositasolla rahoituskehys on (euroina) keskimäärin noin 5,5 mrd euroa, josta liikennejärjestelmän kehittäminen 2,92 mrd euroa, tieverkko 1,44 mrd. euroa ja rautatiet 1,1 mrd. euroa.

*Liikennejärjestelmän kehittäminen, hoito, ylläpito ja uusinvestoinnit*



# Rahoituksen jatkuvuus - investoinnit

- Aiemman suunnitelman (2014-2025) hankkeet asetetaan etusijalle uudessa suunnitelmassa, jos niiden katsotaan edelleen olevan relevantteja.
- Varoja on siis jo sidottu aikaisempien suunnitelmien mukaan.
- Kaaviossa on esitetty, kuinka paljon uudessa suunnitelmaehdotuksessa oli aiemmin nimettyjä investointeja.



*Uusinvestoinnit, jotka olivat mukana jo edellisellä suunnittelukierroksella*

*Lähde: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029  
Remissversion 2017-08-31*

# 4. Toimenpiteitten 2018-2029 suunnittelu



## Nationell plan

- Hallitus antoi 23.3.2017 Trafikverketille tehtäväksi laatia liikennejärjestelmän kehittämistä koskevan toimenpideohjelman suunnittelujaksolle 2018–2029. Ehdotuksen aikaraja oli 31.8.2017 (5 kk)
  - Toimenpiteiden valinnassa elinkeinoelämän kuljetusten, pendelöinnin, pitkämatkaisen henkilöliikenteen ja rajat ylittävän liikenteen tarpeet on priorisoitu samoin kuin tarve parantaa liikennejärjestelmän luotettavuutta.
- Laaja ja avoin vuoropuhelu keväällä 2017

- Ehdotus 31.8.2017, lausuntokierros ja lausunnot 30.11.2017 mennessä
- Valtiopäivät päättää lopulliset rahoitusraamit ja valtakunnallisen/alueellisen kohdentamisen lausuntojen jälkeen.
- Kansallisen suunnitelman kokonaisarviointi julkaistaan 30.10.2017
- Valtakunnallinen ja alueelliset suunnitelmat valmistuvat 31.1.2018



## 4. Toimenpiteitten suunnittelu

Kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on edistää liikennepoliittikan tavoitteiden saavuttamista ja ratkaista liikennejärjestelmässä selvitysvaiheessa todettuja puutteita. Tämä merkitsee vuosina 2018-2029 erityisesti sitä, että

- rautateiden toimivuutta kehitetään (mm. kapasiteetin lisääminen, suurnopeusjunat)
- teiden turvallisuutta ja toimivuutta edistetään, parannetaan tienkäyttäjien turvallisuutta
- edistetään tavaraliikenteen maantiekuljetusten siirtämistä rautateille ja meriliikenteeseen
- kehitetään toimivia ja ympäristöä säästäviä kaupunki-ympäristöjä, maaseudulla tarjotaan peruspalvelutaso ja turvataan saavutettavuus.
- vähennetään liikenteen ympäristövaikutuksia
- luodaan edellytyksiä kehittää tulevaisuuden liikennejärjestelmää.

Kansallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittiin useassa vaiheessa. Suunnitelma perustuu tunnistettuihin nykyisiin tai odotettavissa oleviin liikennejärjestelmän alueellisen tai kansallisen tason ongelmiin suhteessa liikennepoliittisiin tavoitteisiin.

Puutteet on kuvattu Trafikverketin laatukriteereillä (leverans-kvaliteter) perustuen alueellisiin ja kansallisiin kuvauksiin sekä myös useisiin muihin kriteereihin, kuten esimerkiksi ympäristö.

Toimenpiteet raportoidaan kolmella tasolla:

- Ensimmäinen taso sisältää nimetyt investoinnit ja uudelleeninvestoinnit valtion teihin, rautateihin ja tavaraliikenteen reitteihin. Nimettyjä investointeja on kattavasti ympäri maata.
- Toinen taso antaa yksityiskohtaisemman kuvan toimenpiteistä ja se raportoidaan kuudella maantieteellisellä alueella.
- Kolmannella tasolla toimenpiteet kuvataan yksityiskohtaisesti havaittujen liikennejärjestelmäpuutteiden perusteella. Näistä on laadittu oma julkaisunsa osana kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. (*Tillstånd och brister i transportsystemet, underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet, publikationsnummer 2017:154*)





# Alueelliset liikennejärjestelmäanalyysit

- Kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla laadittiin alueelliset liikennejärjestelmäanalyysit ja -suunnitelmat kuudella alueella.
- Liikennejärjestelmäanalyysit perustuivat pitkälti läänien alueellisiin liikennesuunnitelmiin.
- Työ oli pääosin vapaaehtoista maakunnille. Suunnitelmia laadittiin useamman maakunnan yhteistyönä.
- Useilla maakunnilla on edelleen kehitettävää järjestelmäanalyysien laatimisessa. Tätä työtä varten Trafikverket on laatinut oppaan, joka sisältää mm. ehdotuksia suunnitelman rakenteesta ja prosessikuvauksen.
- Maakunnilla on erilaisia edellytyksiä ja oma itsemääräämisoikeus, ja siksi valtakunnallista ohjausasiakirjaa voidaan pitää luonteeltaan ”tarkistuslistana”.
- Alueet tekevät itse priorisointia ja voivat nostaa esille myös kysymyksiä kansallisesti ratkaistavaksi.
- Alueelliset suunnitelmat nähdään palapelinä jonka pohjalta kansallinen suunnitelma valmistellaan.
- Alueellisten järjestelmäanalyysien laatiminen tehtiin hallituksen aloitteesta ensimmäisen kerran jo vuonna 2008 osana pitkän tähtäimen suunnittelua vuosille 2010-2021.



*Ehdotus alueellisen suunnitelman rakenteesta*



# Neliporrasperiaate suunnittelussa

1.

## Tänk om

Överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2.

## Optimera

Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3.

## Bygg om

Vid behov begränsade ombyggnationer

4.

## Bygg nytt

Genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Ruotsissa neliporrasperiaate on edelleen keskeinen ja ohjaa toimenpiteiden valintaa

- Valtiopäivät ja hallitus ovat toistuvasti ilmaisseet tukensa neliporrasperiaatteelle liikennejärjestelmän kehittämisessä.
- Neliporrasperiaatteen mukaisen suunnittelun odotetaan edistävän kustannustehokkaita ratkaisuja.
- On otettava huomioon kaikki liikennemuodot ja kuljetusvälineet sekä kaikki toimenpidetyypit, joiden avulla tavoitteet voidaan saavuttaa. Liikennejärjestelmän tietyn ongelman

tehokas ratkaiseminen voi sisältää toimia useista neljän askeleen periaatteen askelistasta.

- Tarkoituksena tulee olla sekä taloudellisten varojen että luonnonvarojen hyvä hoito sekä yhteiskunnan kestävä kehitys.



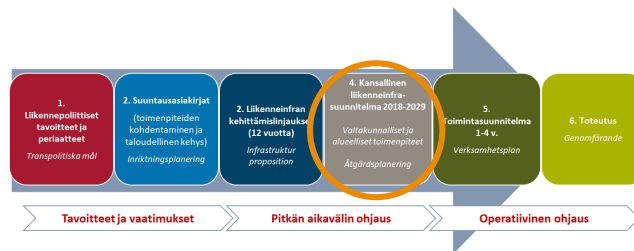
# Priorisointikriteerit

Toimenpidesuunnitelmassa on pyritty asettamaan etusijalle (nykyisen suunnitelman jo sisältyvien toimenpiteiden lisäksi) toimenpiteet, jotka tuottavat etua useissa eri painopistealueissa.

- Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden varmistaminen ja kestävä liikenne kansalaisille ja teollisuudelle
- Saavutettavuuden, turvallisuuden, ympäristön ja terveyden parantaminen
- Kuuluminen Euroopan laajuisiin verkkoihin (TEN)
- Esteettömyys

Muita kriteerejä ovat:

- Toimenpiteen merkitys havaittujen puutteiden poistamisessa
- Suunnitelmien valmiusaste
- Alueellinen näkökulma, joka perustuu esimerkiksi alueellisiin liikennejärjestelmäanalyysihin
- Valtakunnallinen merkitys, liikennejärjestelmänäkökohdat
- Toimenpiteiden valtakunnallinen kattavuus
- Ratkaisuvaihtoehtojen kustannukset suhteessa käytettävissä oleviin varoihin.

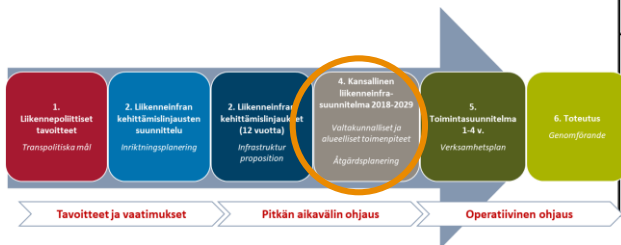


Totalt för perioden 2018–2029, miljoner kronor	Drift, underhåll och trafikledning av järnväg				Forskning och innovation	Totalt
	Re-investeringar	Underhåll	Övriga kostnader inom underhålls-verksamheten	Drift		
Järnvägsanläggning (bana, el, signal, stationer)	47600	66 000				
It	1 100	400		7500		
Trafikledning				14 550		
Övrigt			9350	4700		
<b>Summa:</b>	<b>48700</b>	<b>66 400</b>	<b>9 350</b>	<b>26 750</b>	<b>1200</b>	<b>152 400</b>
Ramar						125 000
Banavgifter						27 400

# Esimerkki kansallisen suunnitelman tarkkuustasosta

Myöhempien ajanjaksojen toimenpiteet alustavia

Tunnistettu rataverkon 14 tärkeintä yhteysväliä, jotka on kehittämisessä priorisoitu. 25 investointikohdetta, yht. 200 milj. kr

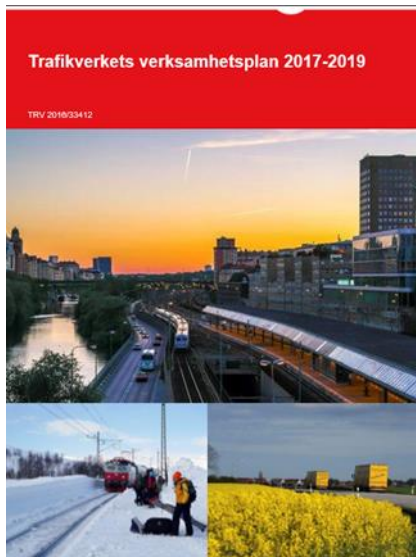


Stråk	Reinvestering	Kostnad (mnkr)	2018-2020	2021-2023	2024-2029
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Örebro-Frövi, kontaktledning	270-330			X
Kinnekullebanan	Mariestad - Håkantorp, spår	475-580			X
Göteborg	Sävenäs rangerbangård	1 900-2 300	X	X	X
Frykdalsbanan	Sunne-Torsby, spår	240-290		X	
Frykdalsbanan	Kil-Rottneros, spår	205-250			X
Kust till	Hillared-Hestra, spår	230-280		X	

Esimerkki



## 5. Toimintasuunnitelma 1-4 v.



### Toimintasuunnitelma

- Hallituskausittain tehdään jatkossakin päätös yleisistä strategisista suuntavalinnoista (noin kerran vaalikaudessa) sekä päätös siitä, mitä taloudellisia kehyksiä sovelletaan.
- 1-4 vuoden toimintasuunnitelma on linjassa pitkän aikavälin suunnitelman ja liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa.
- Suunnitelmassa esitetään yksilöidyt, alueille kodennetut toimenpiteet ja niiden rahoitus nelivuotiskaudelle.



# Liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttaminen - Mitä on saatu aikaan?

- Kuljetusten arvioidaan kattavan yhteiskuntataloudelliset kustannukset paremmin kuin edellisinä vuosina, joskin on vaikea arvioida liikenteen aiheuttamia yhteiskuntataloudellisia hyötyjä ja kustannuksia.
- Saavutettavuus on jonkin verran parantunut alueilla ja kunnissa, joissa jo on suhteellisen hyvä saavutettavuus, mutta se on jonkin verran huonontunut harvemmin asutuilla alueilla.
- Junaliikenteen täsmällisyys myöhästyneiden junien osuudella mitattuna on pysynyt vakaana vuodesta 2013 lähtien, samaan aikaan kun junaliikenne on kasvanut. Tämä merkitsee, että myöhästymistuntien yhteismäärä on kasvanut.
- Tieliikenteessä häiriöt ovat olleet suhteellisen pieniä. Pitemmällä aikavälillä tarkasteltaessa tieliikenteen ruuhkat ovat lisääntyneet etenkin Tukholmassa. Malmössä ruuhkat ovat pysyneet melko vakaina ja Göteborgissa vähentyneet.
- Trafikverketin kunnossapitostandardia heikompien tie-osuuksien määrä on kasvanut jonkin verran viime vuosina mutta vähentynyt vuoteen 2012 verrattuna. Teiden kantavuus on parantunut vuoden 2015 aikana.
- Kestävän liikkumisen osuuden arvioidaan kasvaneen.
- Liikenne rautateillä ei ole koskaan ollut niin laajaa kuin viime vuosina.
- Pitemmällä aikavälillä tarkasteltuna tavaraliikenteen täsmällisyys on parantunut.
- Liikenneturvallisuustavoitteita ei ole saavutettu.
- Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat pienentyneet useiden vuosien ajan, mutta alustavat laskelmat viittaavat siihen, että pienentyminen pysähtyi vuonna 2015.
- Aikaisempien vuosien tavoin uusien henkilöautojen energiatehokkuuden paraneminen jatkuu ja uusiutuvan energian osuus tieliikenteessä kasvaa.



# Suomen liikenneinfrastruktuurin kehittäminen – havaintoja prosessista

- Suomessa ei nykyisin ole valtakunnallista liikennejärjestelmää kokonaisuutena linjaavaa pitkäjänteistä instrumenttia.
- Alueilla (kaupunkiseudut ja maakunnat) sen sijaan tehdään vahvaa ja pitkäjänteistä liikennejärjestelmäsuunnittelua alueiden omista lähtökohdista.
- Liikenneinvestoinnit pohjautuvat Suomessa useimmiten alueellisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja strategioihin sekä aiemmin myös liikennepoliittiseen selontekoon. Käytännössä investointeja suunnataan myös poliittisin perustein.
- Valtakunnallinen liikenneinfran rahoitus pohjautuu alueiden ehdotusten priorisointiin, ei valtakunnalliseen näkökulmaan. Mm. MAL-sopimukset ohjaavat vahvasti valtakunnallisen rahoituksen kohdentumista.
- Vuosittaiset määrärahat mitoitetaan eduskunnan päättämien investointien etenemisen perusteella. Väyläverkon kehittäminen –momentin hankkeet koostuvat aiempina varainhoitovuosina päätetyistä hankkeista ja uusista hankkeista. Suoralla talousarviorahoituksella toteutettavien väylähankkeiden lisäksi myönnetään valtionavustusta kaupungeille raideliikennehankkeiden rakentamiseen.
- Uudet liikenneinvestoinnit valikoituvat talousarvioon käytännössä niin, että Liikennevirasto valmistelee ”lyhytlistoja” liikenne- ja viestintäministeriön verkko-osaston käsiteltäväksi. Liikennevirasto tekee hankevalmisteluun liittyen taustatyötä. Lisäksi esimerkiksi MAL-sopimusten solmiminen kaupunkien kanssa vaikuttaa hankevalintoihin.
- LVM esittelee hankkeet hallitukselle, joka tekee päätökset budjettiin esitettävistä hankkeista. Liikenne- ja viestintäministeriö ei yleensä virkamiestyössä muuta Liikenneviraston ehdotuksia, vaan esittelee hankelistan sellaisenaan.
- Poliittinen päätöksenteko tekee mahdolliset muutokset. Mm. suunnitelmavalmius voi vaikuttaa rahoituspäätökseen.
- Hankkeet hyväksytään eduskunnassa.
- Hankkeiden valikoitumisen taustalla vaikuttaa edellisen hallituskauden liikennepoliittinen ohjelma. Nykyisellä hallituksella ei ole liikennepoliittista selontekoa.



# Suomen liikenneinfrastruktuurin kehittäminen – havaintoja kehittämisen haasteista

Valmistelun ongelmina tunnistetaan liikenneinfran kehittämisen näkökulmasta mm. seuraavaa:

- Valtakunnalliset priorisointikriteerit puuttuvat.
- Alueellisten suunnitelmien vertailu on haastavaa niiden erilaisuuden vuoksi.
- Osaoptimointi vs. valtakunnallinen kokonaisuus.
- Pitkäjärjestyksen ja poliittinen ohjaus liikenneinfran kehittämiseen puuttuu. Kehittäminen on myös poukkoilevaa.
- Yksittäisten maakuntien tarpeet voivat ajaa valtakunnallisen kehittämisen ohi, kun kokonaiskuva puuttuu. Kehittämistoimien ja näkymien välillä ei välttämättä ole yhteenkytkentää.
- Helposti käy niin, että äänekkäimmät hankkeet valikoituivat. Esimerkiksi hyöty-kustannussuhdetta ei välttämättä tunnisteta poliittisella kentällä.
- Pitkäjärjestyksen infran kehittämisohjelman puuttuminen heikentää todennäköisesti Suomen kilpailuasetelmaa, kun kansainväliset yritykset miettivät sijoituspaikkojaan. Väyläverkko ja sen kehitysnäkymät on keskeinen tekijä yritysten sijoittumispäätösten takana.
- Pitkäjärjestyksen puuttuminen vaikeuttaa tasaisesta tilauskannasta huolehtimista infra-alalla.
- Valtakunnallisen liikenneinvestointien toimenpideohjelman puuttuminen voi osaltaan heikentää mahdollisuuksia EU:n rahoitushauissa.
- Valtion sitoutumisen lyhytjärjestyksen vaikeuttaa kaupunkien kehittämistyötä ja yhteistyötä kaupunkien kanssa.





# Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä muuttaisi Suomen prosessia monelta osin Ruotsin mallin mukaiseksi

- Suomessa 1.1.2019 voimaantulevaksi kaavailtu lakiluonnos liikennejärjestelmästä ja maanteistä ehdottaa Suomeen pitkälti Ruotsin mallin mukaista valtakunnallista liikennejärjestelmäprosessia.
- Lakiluonnoksen mukaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voitaisiin Suomessa määrittää strategisia pitkän tähtäimen tavoitteita koko liikennejärjestelmälle ja eri liikennemuodoille ja rahoituksen tasoa ja malleja. Se voisi ohjata valtion ja maakuntien välistä yhteistyötä ja neuvotteluita sekä vaikuttaisi osaltaan palvelutason määrittelyyn ja antaisi lähtökohtia maakunnissa tehtävään liikennejärjestelmäsuunnitteluun.
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä. Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodeksi. Suunnitelmaa päivitetäisiin tarpeen mukaan hallituskausittain ja toimintaympäristön merkittävien muutosten seurauksesta.
- Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta voitaisiin tehdä valtioneuvoston päätös ja se voitaisiin antaa tiedonantona eduskunnassa. Liikennevirasto tuottaisi suunnitelmaan laadintaan tarvittavaa tietoa ja asiantuntijanäkemyistä sekä tekisi valmistelussa yhteistyötä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa. Maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat keskeistä lähtöainestoa suunnittelussa.
- Maakunta vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Liikennevirasto osallistuisi aktiivisesti maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta sekä juna- ja vesiliikenteen kannalta.



# Havaintoja Ruotsin ja Suomen malleista I

## 1. Liikennepoliittisten tavoitteiden asettelussa on eroja

Ruotsissa hallitus linjaa, että liikenneinfran kehittämisellä on merkittävä vaikutus maan kilpailukykyyn parantamisessa ja työllisyyden lisäämisessä. Toimiva väyläverkko ja sen kehitysnäkymät mielletään kilpailukykytekijäksi. Väyläverkkoa kehitetään tiiviissä vuorovaikutuksessa elinkeinoelämän kanssa. Rahoituskehys suunnittelukaudella 2018-2029 kasvaa noin 20 prosentilla edelliseen suunnittelukauteen verrattuna. Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostetaan infra-struktuurin kehittämistä ja erityisesti rautateiden roolia mm. kapasiteettia kasvattamalla ja suurnopeusjunahankkeilla. Rautatiekuljetuksilla nähdään olevan merkittävä vaikutus päästötavoitteiden saavuttamisessa.

Suomessa pitkän aikavälin suunnitelma puuttuu. Nykyinen hallitus panostaa korjausinvestointeihin, liikennemarkkinoiden vapauttamiseen ja digitalisaation hyödyntämiseen, ja samalla alentaa väylähankemomentilla olevaa varausta nimeämättömille hankkeille.

Ruotsissa valtiopäivät päätti jo vuonna 1998 liikennepoliitiikan yleisestä tavoitteesta. Lisäksi Valtiopäivät on päättänyt toiminnallisista tavoitteista saavutettavuutta koskien ja vaikuttavuus-tavoitteista liittyen turvallisuuteen, ympäristöön ja terveyteen vuonna 2008. Lisäksi Valtiopäivät on erikseen päättänyt liikennepoliittisista periaatteista. Pitkäjänteinen tavoitteiden asettelu ja tavoitteiden muuttumattomuus luovat pohjan pitkäjänteiselle liikennejärjestelmän kehittämiselle. Joustavuus on säilytetty kuitenkin siten, että hallitus-kausittain rahoituskehystä ja edelleen toimenpiteitä täsmennetään.

Suomessa asiaa ei ole katsottu kauaskantoisesti, vaan on joustavasti hallituskausittain/vuosittain määritetty rahoituskehys ja valittu toteutettavat hankkeet.

Ruotsissa elinkeinoelämän merkitys korostuu liikenneinfran suunnittelussa. Liikenneinfraan liittyvästä valmistelusta vastaa elinkeinoministeriö (Näringsdepartementet). Suomessa on panostettu markkinoiden vapauttamiseen, digitalisaatioon ja tietojärjestelmien kehittämiseen. Valmisteluvastuu on liikenne- ja viestintäministeriöllä.



# Havaintoja Ruotsin ja Suomen malleista II

## 2. Alueiden kytkeminen mukaan suunnitteluun

Kansallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan Ruotsissa alhaalta ylöspäin. Alueelliset suunnitelmat muodostavat kansallisen suunnitelman pohjan. Lähtökohtana on tunnistetut puutteet suhteessa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin. Trafikverketillä on selkeät palvelutasokriteerit, joilla puutteet tunnistetaan sekä priorisointikriteerit. Lisäksi Trafikverket on ohjeistanut alueita liikennejärjestelmäanalyyysien laatimisessa. Kaikki alueet ja niiden ongelmat tulevat suunnitteluprosessin aikana kuulluksi. Taustalla on toisaalta poliittinen tahto ja ymmärrys valtionhallinnon roolista alueellisen kasvun tukemisessa ja toisaalta näkemys siitä, että valtakunnallinen etu muodostuu alueellisia intressejä yhteensovittamalla. Mm. Valtiopäivien päätöksessä suuntausasiakirjoista on selkeät viittaukset liikenteen ja kaupunkikehityksen yhteisvaikutukseen.

Tämän selvityksen aikana alueellisia toimijoita ei haastateltu, eikä selvitetty sitä, kuinka alueet kokevat suunnitteluprosessin. Kuuleminen ja vuorovaikutus eivät takaa sitä, että alueet saavat näkemyksiään edistettyä toivomallaan tavalla, eikä toisaalta valtion kokonaisedun kannalta kaikkien alueellisten tarpeiden

huomioon ottaminen ole mahdollista/perusteltua. On kuitenkin selkeää, että kriteerit ja priorisointi on kirjattu ja niitä sovelletaan kaikilla alueilla samalla tavalla.

## 3. Ruotsin suunnitteluprosessi on erittäin raskas

Ruotsissa kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisprosessi kestää noin kolme vuotta. Suunnitelma päivitetään neljän vuoden välein. Liikenteen infrastruktuuri-toimenpiteiden pitkän aikavälin suunnittelu jakautuu kahteen vaiheeseen: suuntausasiakirjat ja toimenpiteiden suunnittelu. Prosessiin kuuluu useita kuulemisia, lausuntokierroksia ja välipäätöksiä sekä alueellisesti että valtakunnallisesti.

Suomessa näin raskas prosessi ei olisi mahdollinen eikä tarpeellinen. Sen sijaan Suomessa tulisi löytää oma tapa valmistella liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnitelma. Valmisteluun tulisi kytkeä mukaan alueet ja elinkeinoelämä, kuten Ruotsissa on tehty, mutta yhdessä tekemiseen tulisi löytää uusia työskentelytapoja.



# Havaintoja Ruotsin ja Suomen malleista III

## 4. Lakiehdotukseen liikennejärjestelmästä ja maanteistä sisältää useita yhteneväisyyksiä Ruotsin suunnittelu-prosessiin

Suomessakin valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä. Suunnitelmassa olisi liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodeksi samoin kuin Ruotsissa. Suunnitelmaa päivitetäisiin Suomessa tarpeen mukaan hallituskausittain ja toimintaympäristön merkittävien muutosten seurauksesta. Ruotsissa suunnitelma ei varsinaisesti päivitetä, mutta hallituskausittain linjataan rahoituskehys, joka vaikuttaa siihen, mitkä pitkän aikavälin hankkeista pystytään toteuttamaan.

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Liikennevirasto tuottaisi suunnitelmaan laadintaan tarvittavaa tietoa ja asiantuntijapäätöksiä sekä tekisi valmistelussa yhteistyötä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa kuten Ruotsissa Trafikverket.

Lakiluonnos ei ota kantaa itse suunnitteluprosessiin, jonka huolellinen valmistelu on välttämätöntä lain tullessa voimaan. Mm. priorisointikriteerien kirjaaminen ja ohjeistuksen (idea-paperin) laatiminen maakunnallista suunnittelua varten Ruotsin mallin mukaisesti helpottaisi maakuntien työtä valmistelussa. Ruotsista kannattaisi ottaa mallia mm. alueellisten suunnitelmien rytmittämisestä.

Pelkkä pitkän aikavälin suunnittelun aloittaminen ei sinällään edistä liikenneinfran kehittämistä, ellei rahoituskehys mahdollista kehittämistoimia. Liikenneinfran pitkäjänteinen kehittäminen edellyttäisi Suomessa pitkäjänteisten kehittämistavoitteiden määrittämistä ja niistä päättämistä sekä liikenneinfran merkityksen uudelleen arviointia mm. työllisyyden, kansallisen kilpailukyvyn, aluekehityksen ja ympäristövaikutusten näkökulmista.



## Lähteet:

- Alueellisten keskustelutilaisuuksien esittelymateriaalit Ruotsissa, mm.  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/8c26b2ce0a964632b138a4002d51f62f/dialog\\_regionsyd\\_alla\\_trv\\_bilder.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/8c26b2ce0a964632b138a4002d51f62f/dialog_regionsyd_alla_trv_bilder.pdf)
- Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Remissversion 2017-08-31. Trafikverket 2017/165. ISBN: 978-91-7725-158-3.
- Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta. Lausuntopyyntöversio 05.07.2017.
- Holm, P., Hietala J. ja Härmälä, V. 2015. LIIKENNEVERKKO JA KANSANTALOUS – Suomi–Ruotsi vertailua. PTT raportteja 249. 97 s. ISBN 978-952-224-163-4 (painettu), ISBN 978-952-224-164-1 (PDF), ISSN 1456-3215 (painettu), ISSN 1796-4776 (PDF).
- Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling, Prop. 2016/17:21
- Kanninen, V & Akkila, I: Kaupunkiseutujen strateginen suunnittelu – mitä opittavaa Suomella? Tarkastelussa Ruotsi, Norja, Tanska, Hollanti ja Englanti. Ympäristöministeriön raportteja 24 | 2015. Luettavissa  
[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156626/YMra\\_24\\_2015.pdf?sequence=3](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156626/YMra_24_2015.pdf?sequence=3)
- Nationell plan för transportsystemet 2010–2021.
- Planer för transportsystemet 2014-2025.



## Osa II

### Trafikverketin rooli asemaseutujen kehittämisessä

*Osaraportin tiedot perustuvat julkisesti saatavilla olevaan materiaaliin*



## OSA II - Sisältö

- |   |            |
|---|------------|
| 1. Asemanseutujen kehittämisen roolit ja vastuut Trafikverketin näkökulmasta  | Diat 40-48 |
| 2. Asemaseutuhankkeen kytkeytyminen liikennejärjestelmän kehittämisprosessiin | Diat 49-52 |
| 3. Asemanseutuhankkeen kehittämisprosessi Trafikverketin näkökulmasta         | Diat 53-56 |
| 4. Asemanseutuhankkeet työkalut Ruotsissa                                     | Diat 57-65 |
| Lähteet   | Dia 66     |

## Asemanseutujen kehittämisen roolit ja vastuut Trafikverketin näkökulmasta





# Ruotsin liikennehallintoa ohjaava tausta asemanseutujen kehittämiseen

- Ruotsissa asemanseutujen kehittämistä ohjaavat liikennehallinnon näkökulmasta:
  - Liikennepoliittiset tavoitteet
  - Liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset (suuntausasiakirjat)
  - Kansallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma
  - Alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- Trafikverketin osalta osallistuminen asemanseutukehitykseen tapahtuu kahden roolin kautta:
  - Infrastruktuurin omistajana ja kehittäjänä
    - vastuussa mm. ratojen rakentamisesta, operoinnista ja ylläpidosta
    - kehittää ja operoi mm. ratoja, laitureita ja laituriyhteyksiä
  - Yhdyskuntakehityksen osallistuja ja tukija, mm.
    - osallistumalla yhdyskuntasuunnittelun akuvaiheisiin
    - osallistumalla alueelliseen kasvuun liittyvien strategisten suuntaviivojen määrittelyyn
    - alueellisten liikennestrategioiden tuki sekä osallistuminen alueellisiin ja kansallisiin yhteistyöfoorumeihin ja –hankkeisiin.
    - alueellisen infra- ja liikennetiedon kerääminen ja analysointi





# Asemanseudun toimintakenttää on selkeytetty Ruotsissa

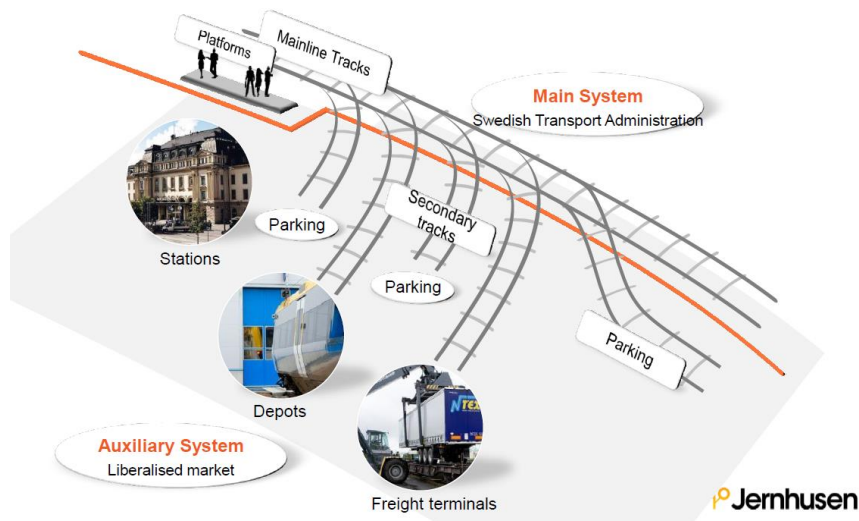
- Ruotsissa on ollut epäselvyyttä asemanseudun kehittämisvastuista.
  - Asemarakennusten omistajuuskuva on edelleen hajanainen. Asemanomistajuus vaihtelee Ruotsissa yksityisten toimijoiden, Jernhusenin ja kunnan välillä.
  - Kiinteistörajat aiheuttavat ongelmia myös Ruotsissa
    - Kunnossapidon ja ylläpidon vastuu jakautuvat useille toimijoille, "harmaat vyöhykkeet" esiintyvät alueiden rajoilla.
    - Toimijoilla on eroja myös kunnianhimoissa ja toimintataajuuksessa.
    - Kunnat ovat usein ottaneet myös naapurimaanomistajille kuuluvia vastuita.
    - Yksi tapa haasteiden torjumiseksi on ollut asemanevostot (stationråd), joissa toimijat ovat olleet edustettuina. Asemakaupungit ovat mukana useilla asemilla, ja niillä on rooli yhteistyössä ja tiedonvaihdossa.
- Viime vuosina vastuita on selkeytetty Trafikverketin ja muiden toimijoiden välillä mm.
  - rautatieliikenteen kokonaisuuden näkökulmasta
  - asemanseutujen kehittämisen näkökulmasta
  - eri tyyppisten asemien kannalta
  - lisäksi Trafikverketin kustannusvastuuperiaatteet on määritelty
- Trafikverket tuottanut huomattavasti materiaalia asemien kehittämiseksi.



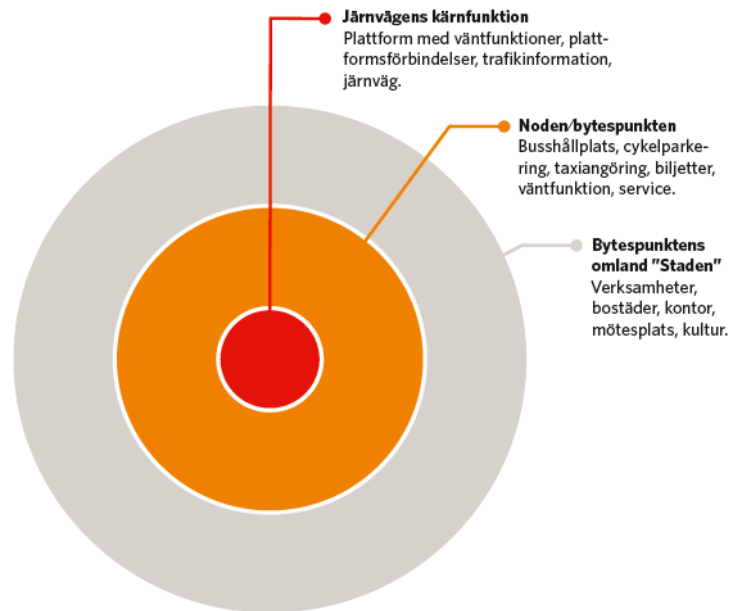


# Kaksi näkökulmaa asemanseutujen kehittämiseen Trafikverketin näkökulmasta

## Raidejärjestelmä jakaantuu pääsystemiin ja tukevaan systemiin

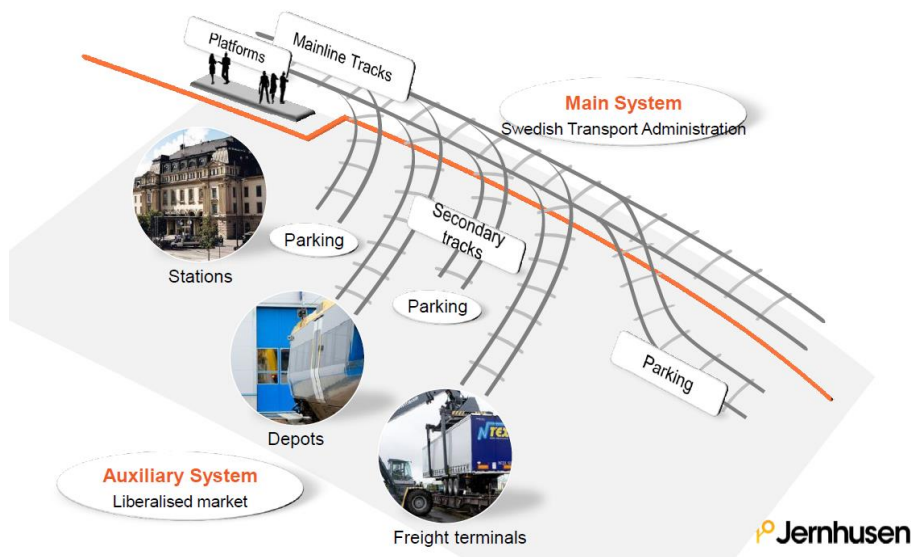


## Asemanseutukehitys jakantuu aseman eri toiminnallisuuksiin





# Liikennehallinnolle määrättyt vastuut rautatie-liikenteen kokonaisuuden näkökulmasta



- Trafikverketillä on täysi määräamisoikeus (rådighet) pääsystemiin ja siihen liittyvään sivusysteemiin. Markkinat vastaavat sivujärjestelmästä.
- Trafikverket omistaa solmupisteiden raiteet ja laiturit. Yhteydet laitureille ja niiden välillä on varmistettava omistusten tai sopimusten kautta. Laituriyhteydet voivat olla myös muiden omistuksessa. Muiden toimijoiden tulee omistaa asemarakennukset ja muut rakennukset asema-alueilla.
- Trafikverketin tulee omistaa strategiset kiinteistöt, jotka vaaditaan Trafikverketin toiminnalle (esim. liikenteeseen ja ylläpitoon tarvittavat kiinteistöt). Trafikverketilla on päätöksentekovalta strategisesti merkittävien kiinteistöjen tunnistamisessa.
- Trafikverketillä tulee olla käytettävissä riittävästi maa-alueita olemassa olevien rautateiden sekä ratojen uudistamisen ja rakentamisen tarpeisiin. Nämä maat on julistettava kansalliseksi intresseiksi (*Riksinteresse*) kunnallisissa suunnitelmissa.



# Asemanseudun kehittäminen on jaettu kolmeen kokonaisuuteen

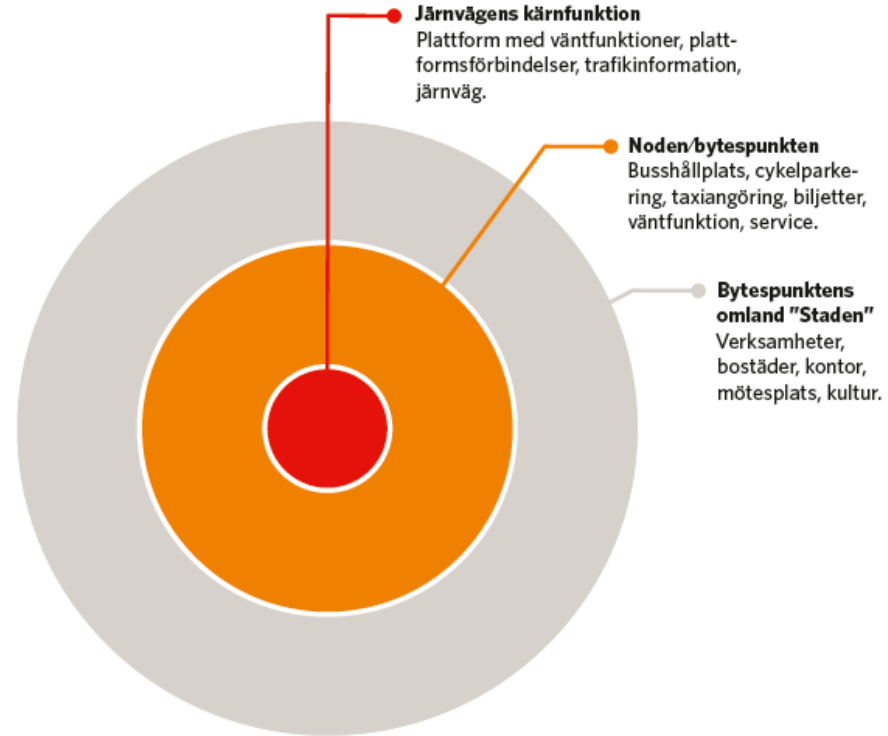
Asemanseutujen kehittämisen vastuunjako perustuu Ruotsissa asematoimintojen määrittelyyn:

- **Raideliikenteen ydinfunktiot**
  - pääosin Trafikverketin vastuulla
- **Solmukohdat ja vaihtotoiminnot**
  - pääosin Trafikverketin vastuulla
- **Asemanseudun kokonaisuus**
  - pääosin muiden toimijoiden vastuulla

Vastuunjaossa on eroavaisuuksia asemakohtaisesti.

- Asemakohtaisten vastuiden jäsentely perustuu osin tehtyyn asemaluokitteluun.
- Vastuunjakoon vaikuttaa myös aseman koko ja luonne.

Trafikverketin materiaaleissa korostuu aseman kytkeytyminen osaksi muuta toiminnallista kaupunkia sekä aseman viihtyvyyteen liittyvät tekijät. Samalla kuitenkin Trafikverketin rooli ja vastuut on hyvin rajattu.





# Asematoimintoihin perustuva vastuunjako yleisellä tasolla:

## Trafikverketin vastuut

- Trafikverket vastaa asematoiminnoista ja laitteista asemaympäristöissä
- Raideliikenteen ydinfunktioita ovat:
  - laiturit ja niiden kattorakenteet
  - laiturikalusteet
  - laiturirakenteet, jotka tukevat raiteita
  - laituriyhteydet: toimivan liikennejärjestelmän näkökulmasta vaaditut silta- ja tunnelirakenteet
  - Trafikverketin omistamien silta- ja tunnelirakenteiden pinnat
  - dynaaminen liikenneinformaatio
  - dynaamisten liikennetiedotteiden laitteet laitureilla, laituriyhteyksissä (ja osalla asemista)
  - kiinteät opasteet laitureilla ja laituriyhteyksissä
    - kiinteiden opasteiden standardointi ja kiinteistönomistajille laadittava ohjeistus

*Tässä on esitetty yleiset periaatteet vastuisiin, asemakohtaisia poikkeuksia on olemassa.*

## Muiden toimijoiden vastuut

- Pääosin muiden toimijoiden vastuulla on:
  - asemarakenus ja sen kiinteät opasteet
  - bussiterminaali
  - liityntä- ja polkupyöräpysäköinti
  - yhteydet katuihin
  - yhteydet kävely- ja pyöräreitteihin
  - asema-aukio/-tori
  - matkustajien jättöpaikat
  - taiteelliset elementit
  - muut rakenteet,
    - jotka suunniteltu pääasiassa muuksi kuin laituriyhteydeksi
    - joista Trafikverket ei ole vastuussa
  - muut laituriyhteydet,
    - jotka on suunniteltu pääasiallisesti muuhun kuin laitureille kohdistuvaan liikenteeseen
    - jotka on tarkoitettu pääosin kaupallisiin tai muihin tarkoituksiin



# Asemanseudun kehittämisen kustannusten jakautuminen viranomaistoimijoiden välillä

## Asemanseudun kehittämisvastuun jakautuminen viranomaistoimijoiden välillä

- Kunnat, joissa asemat sijaitsevat, vastaavat ja kattavat omat suunnittelukustannuksensa ”maankäyttö- ja rakennuslain” mukaan
- Trafikverket vastaa ja kattaa omat suunnittelukustannuksensa ”maantie- ja ratalakien” mukaisesti

## Asemanseudun infrastruktuurin kustannusvastuiden jakaantumisen peruseriaatteen

- Trafikverketin lähtökohtana on maantasoiset ratkaisut. Muut ratkaisut voivat tulla kysymykseen, mikäli ratkaisut ovat liikenteellisesti parhaita. Tutkittaessa muita kuin maantasossa olevia ratkaisuja, Trafikverket voi osallistua kustannuksiin maan tasossa toteutettavaa ratkaisua vastaavalla osuudella.
- Trafikverket vastaa uuden rakentamisen aiheuttamista kulkuyhteyksien katkeamisesta. Mikäli uusista yhteyksistä aiheutuu hyötyjä myös muille osapuolille, myös kustannustenjakoa voi tulla ajankohtaiseksi.
- Trafikverket suunnittelee uutta infrastruktuuria ja meluntorjuntaa nykyistä maankäyttöä silmällä pitäen eikä ota kustannettavakseen tulevien maankäyttöhankkeiden vaatimia toimenpiteitä. Trafikverket suunnittelee ja kustantaa uusien tai olennaisesti muutettujen rautateiden edellyttämät meluntorjuntatoimenpiteet vallitsevien lakien ja ohjeiden mukaisesti nykyisen maankäytön perusteella.
- Uusien asuntojen ja meluntorjunnan kunnallisessa suunnittelussa (asemakaavat ja rakennusluvat) tulee esittää ympäristömelun lasketut arvot nykyisen rautatieliikenteen, uusien rautateiden ja luvan saaneiden rautateiden sekä niihin liittyvien maastokäytävien osalta. Kunnalla on kustannusvastuu laissa määrätyt ohjeet täyttävän meluntorjunnan toteuttamisesta.



# Trafikverketin kustannusvastuut

## Uusinvestointikustannukset

- Trafikverket voi osallistua toiminta-, ylläpito- ja uudelleeninvestointikustannuksiin perustasoon asti. Perustason ylittävien kustannusten tulee maksaa aloitteellinen osapuoli.
- Investointikustannusten jakaminen tulee perustua kansallisiin, alueellisiin ja paikallisiin hyötyihin eli myös muut osapuolet voivat vastata perustasoon liittyvistä kustannuksista. Kustannusten jakautumisessa tulee ottaa huomioon, miten investoinnin hyödyt jakautuvat ajallisesti.
- Trafikverketin rahoitus voi käytännössä poiketa esitetystä vastuunjakoperiaatteesta, sillä toimintasuunnittelu ja painopisteet perustuvat Trafikverketin budjettikehykseen. Tämän takia myös muut tahot voivat myös vastata Trafikverketin vastuulla olevista investointikustannuksista,

## Toiminta-, ylläpito ja uudelleeninvestointikustannukset

- Trafikverket voi osallistua toiminta-, ylläpito- ja uudelleeninvestointikustannuksiin perustasoon asti. Perustason ylittävien kustannusten tulee maksaa aloitteellinen osapuoli.
- Kustannusten jakaminen tulee perustua kansallisiin, alueellisiin ja paikallisiin hyötyihin eli myös muut osapuolet voivat vastata perustasoon liittyvistä kustannuksista.
- Käyttö-, ylläpito- ja uudelleeninvestointien kustannukset on laskettava elinkaaresta.

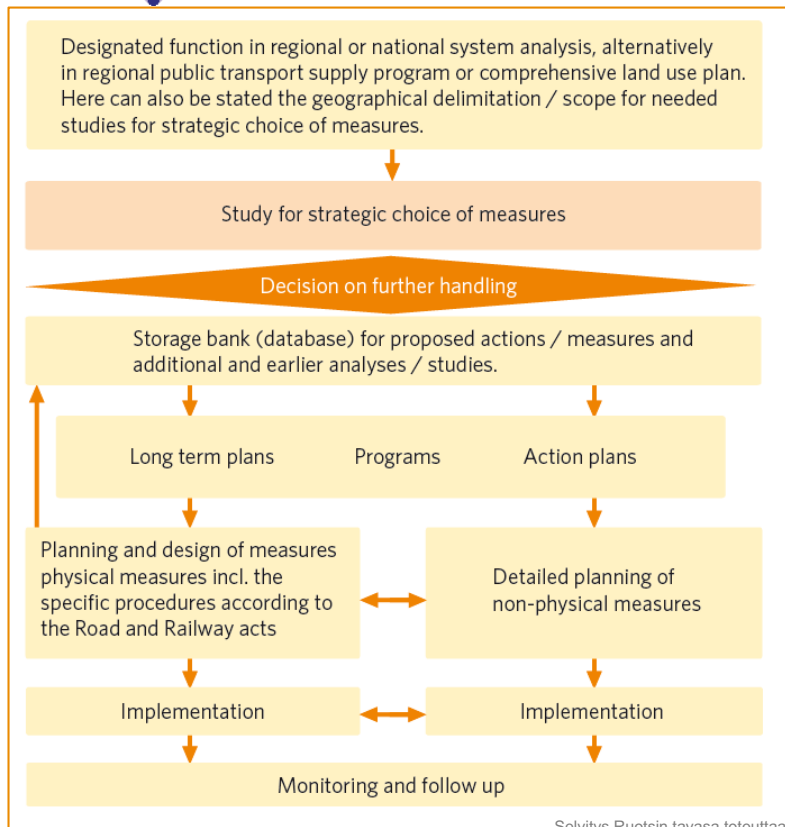
*Lähde: Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer ( TDOK 2015:0085 )*



# Asemaseutuhankkeen kytkeytyminen liikennejärjestelmän kehittämisprosessiin



# Liikennejärjestelmien strategisen valinnan prosessi



## Perustelut ratkaisuiden strategiselle valinnalle

- Liikennejärjestelmän kehittäminen on systeeminen haaste ja ratkaisut ongelmiin ovat usein monen tekijän vastuulla. Välillä asiakas tai käyttäjä on se, joka aiheuttaa systeemihäiriötä.
- Kokonaisuuden kannalta tehokkaiden ratkaisuiden löytämiseksi vaaditaan toimijoiden yhteispeliä.

## Strategisen valinta tehdään monialaisesti

- Tarkoituksena kartoittaa, miten tietyn liikennejärjestelmän osan tarkoitus tai liikennepalveluiden laatu voidaan saavuttaa kokonaisuudessaan tehokkaalla tavalla. Kartoitus tehdään monialaisesti yhdessä esim. maankäytön ratkaisuiden kanssa.



## Neliporrasperiaate valintaa ohjaavana kriteerinä

- Neliporrasperiaate ohjaa strategisten ratkaisuiden valintaa.
- Valintaprosessi voidaan toteuttaa myös vapaamuotoisesti.
- Mukana voivat olla Trafikverketin lisäksi myös seudulliset liikenneviranomaiset, seudulliset maankäyttötoimijat, kunta ja yritykset.



# Asemanseudun liikenneinfran parannustoimenpiteiden ratkaisuiden valinta Ruotsissa



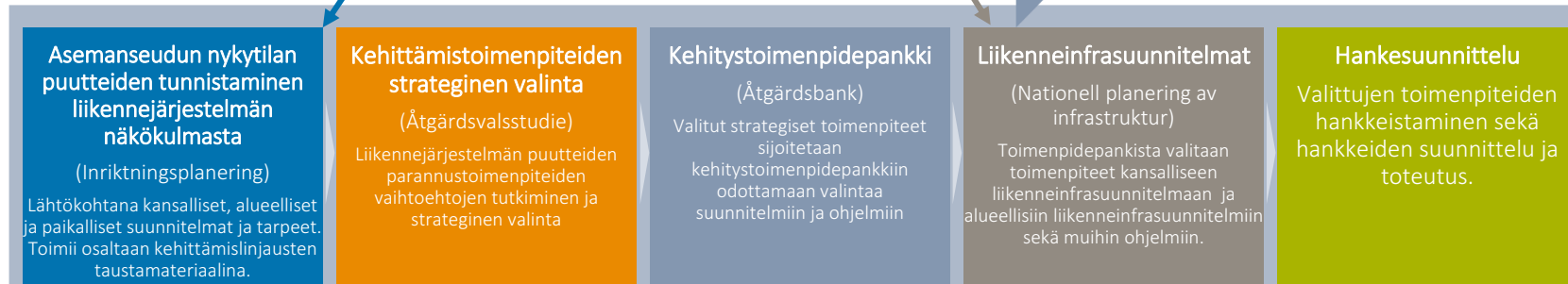


# Asemanseutujen kehittäminen suhteessa liikennejärjestelmän rahoitukseen Ruotsissa

Liikennejärjestelmän kehittämisprosessi



Asemanseutujen liikennehankkeiden kehittämisprosessi



## Strategista valintaa tukevia toimenpiteitä:

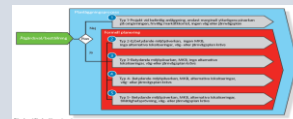
- Asemanseudun ja raideliikenteen analyysit
- Ideasuunnitelmat
- Feasibility studies
- Väyläanalyysit (stråkstudier)
- Neliporrasperiaate (kuva)

### Första principen



## Lakisääteisen suunnitteluprosessin valinta

Jos päädytään rakentamaan, valitaan viidestä määritellystä suunnitteluprosessista oikea arviointi- ja vuorovaikutus tarpeen mukaan (esitetty tarkemmin myöhemmin)



## Asemanseutuhankkeen kehittämisprosessi Trafikverketin näkökulmasta

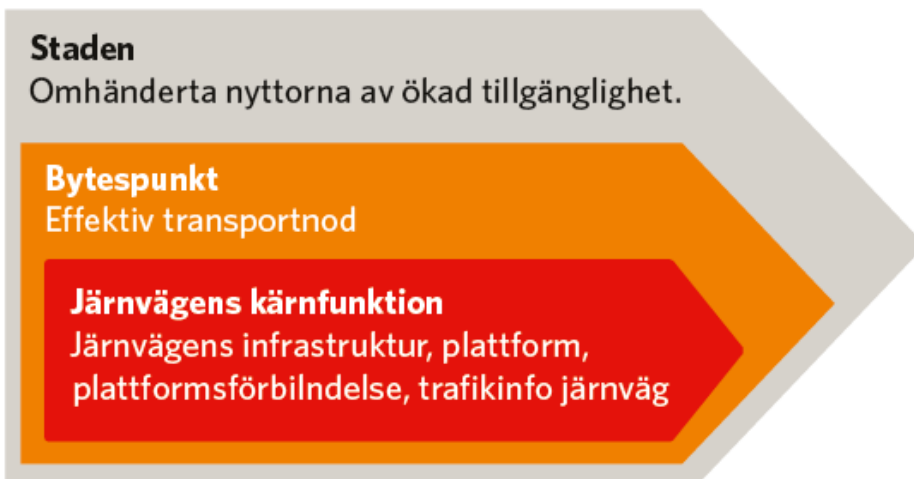


# Asemanseudun kehittämisprosessi perustuu lakisääteisiin vastuisiin ja kehittämisprosessin omistajuuteen

## Etableringsfas



## Planeringsfas



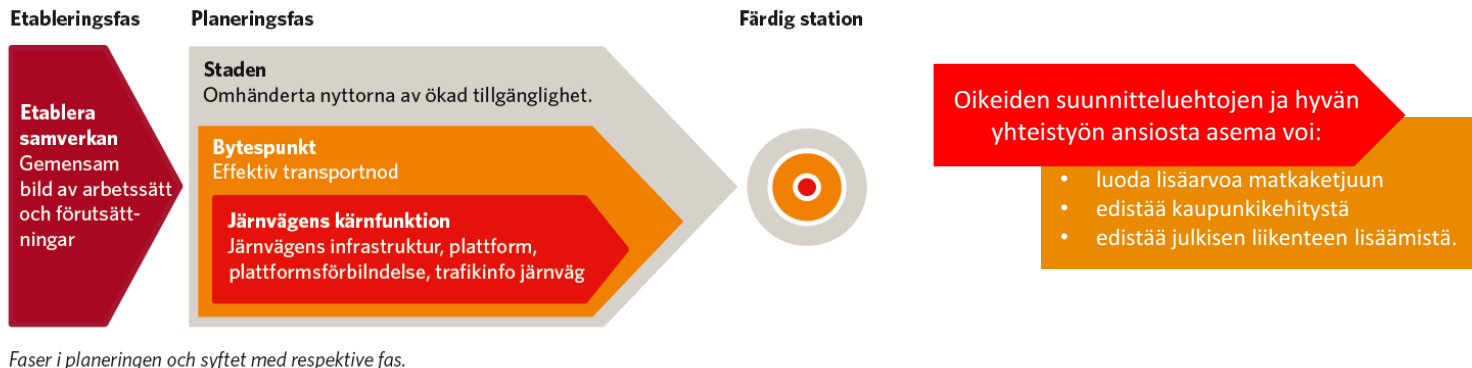
## Färdig station



*Faser i planeringen och syftet med respektive fas.*



# Yhteisen kehittämisprosessin luominen on tärkeä ensimmäinen askel



## Yhteistyön edellytysten luominen (*Etablera samverkan*)

Yhteistyön edellytyksen luodaan aivan prosessin aluksi. Tavoitteena on yhteisesti kuvata:

- osapuolten roolit, toimeksianto ja tavoitteet
- hankkeen yhteiset tavoitteet ja osapuolten omat tavoitteet
- vaatimukset esteettömyydestä, turvallisuudesta, turvallisuudesta ja elinkaarinäkökulmasta
- jatkuvan prosessin menetelmät ja työtavat
- välitavoitteet, jotka vaativat erityistä koordinaointia
- koordinaointivastuut sekä millaisia toimijoita tulee osallistua eri vaiheisiin
- vakiintuneet vastuunjakoperiaatteet (miten toimintojen, tilojen, laitteiden ja rahoituksen vastuut jaetaan)



# Ruotsin asemanseutuhankkeen kehittämisprosessin omistajuus

## Etableringsfas

**Etablera samverkan**  
Gemensam bild av arbetssätt och förutsättningar

## Planeringsfas

### Staden

Omhänderta nyttorna av ökad tillgänglighet.

### Bytespunkt

Effektiv transportnod

### Järnvägens kärnfunktion

Järnvägens infrastruktur, plattform, plattformsförbindelse, trafikinfo järnväg

## Färdig station



Oikeiden suunnitteluehtojen ja hyvän yhteistyön ansiosta asema voi:

- luoda lisäarvoa matkaketjuun
- edistää kaupunkikehitystä
- edistää julkisen liikenteen lisäämistä.

*Faser i planeringen och syftet med respektive fas.*

## Kaupunkiympäristö

- Kunnalla keskeinen koordinoitivastuu.
- Trafikverket mukana lähiympäristön yhteyksien suunnittelussa

## Vaihtopiste

- Lähtökohtaisesti kunta toimii koordinaattorina
- Trafikverket
  - toimii toiminnallisesti vastuullisena rautatieliikenteen ydinfunktiosta
  - tuo osaamista solmupisteen suunnitteluun, hallintaan ja kunnossapitoon
- muut toimijat ovat olleet sidosryhminä

## Rautatieliikenteen ydinfunktiot

- Lähtökohtaisesti Trafikverket toimii koordinaattorina
- Mukana normaalisti samat tahot, jotka osallistuvat vaihtopisteen suunnitteluun.



## Asemanseutuhankkeet työkalut Ruotsissa



# Asemanseutujen kehittämisprosessin tunnistettuja menestystekijöitä I

## Trafikverketin valmius reagoida nopeasti hankkeisiin

- Asemanseutuhankkeet ovat yhä useammin liiketoimintavetoisia hankkeita, jotka syntyvät ja käynnistyvät nopeasti. Trafikverketillä tulee olla valmiutta käynnistää projektiorganisaatio ja olla valmiina, kun tunnistetaan mahdollisuus vahvistaa julkista liikennettä osana muuta asemanseudun kehittämistä.

## Sopimusten aktiivinen hallinta

- Keskeiset kysymykset tulee käsitellä ja ratkoa aikaisessa vaiheessa hanketta. Jos ne jätetään liian myöhäiseen vaiheeseen, sopimuskäsittelyt voivat muodostua liian monimutkaisiksi. Tärkeintä on alussa sopia yhteisistä tavoitteista ennen kuin konkreettisia vastuita, velvollisuuksia ja kustannuksia käsitellään. Asioista voidaan sopia aluksi myös periaatteellisella tasolla, jotta jää riittävä tilaa vapaudelle hankkeen aikana. Yksityiskohdista voidaan sopia hankkeen aikana.

## Prosessin hallinta koko suunnittelun ajan

- Suunnittelun, projektivaiheen ja rakennusvaiheen aikainen tietämyksen pitää säilyä vaiheesta toiseen läpi pitkien hankkeiden. Prosessin hallinnassa korostuvat samalla myös verkostojen ja epävirallisten yhteistyötapojen luominen.

## Käytönaikaisten hallinta-, hoito- ja ylläpitovastuiden määrittely

- Käytönaikaisten hallinta-, hoito- ja ylläpitovastuut tulee määritellä osana hankkeen muita ratkaistavia kysymyksiä. Sovitut vastuut tulee dokumentoida sopimuksin.



# Asemanseutujen kehittämisprosessin tunnistettuja menestystekijöitä II

## Asemanseudun kokonaiskehittämistä käsittelevät asemaohjelmat (Programarbete)

- Ratatekniset suunnitelmat eivät ole riittäviä asemien ja matkustajatarpeiden huomioimiseksi. Tarvitaan koko asemaa koskevia suunnitelmia, joissa käsitellään monipuolisesti aseman kehittämistarpeita. Keskeisiä kehittämis-kokonaisuuksia ovat mm. sisäänkäyntialueet, oheispalvelualueet, informaatioalueet, laiturialueet ja muut aseman funktiot sekä pehmeät elementit, kuten aseman luonne)

## Aseman muotoiluohjelma (Gestalttningsprogram)

- Muotoiluohjelma on asiakirja, jossa hankkeen suunnittelun tavoitteet ja ohjeet esitetään. Se kertoo, miten asema tarjoaa hyvän kokonaisu ympäristön matkustajalle ja mitä elementtejä (esim. laiturit, laituriyhteydet, yms.) aseman suunnittelussa tulisi huomioida ja miten elementit liittyvät toisiinsa.
- Tarkoituksena on:
  - selkeyttää ja korostaa hankkeen esteettisiä näkökohtia, jotta näitä asioita voidaan seurata suunnitteluprosessissa ja kilpailutuksissa.
  - havainnoida, miltä asemaseudun kokonaisuus ja tavoiteratkaisut voivat näyttää. Yksityiskohtaiset ratkaisut voivat kuitenkin muuttua suunnittelun edetessä.

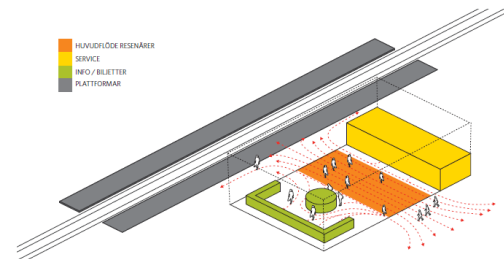
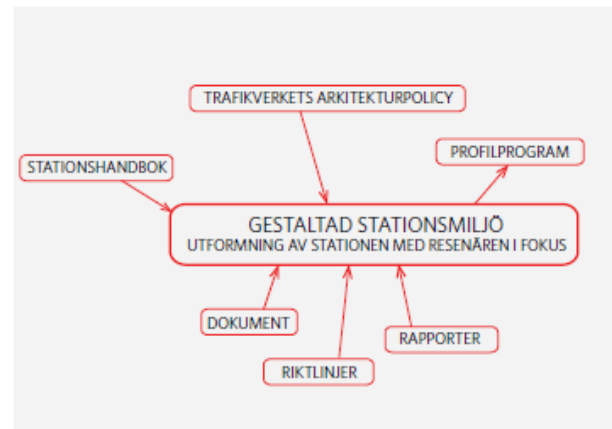


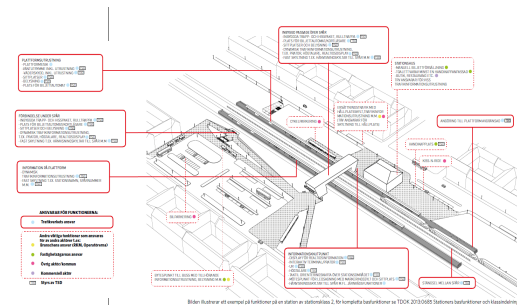
Diagram: Informations- och servicecytor på station bör placeras centralt - utan att störa resenärströden





# Asemien systemaattinen luokittelu

- Ruotsissa tehty systemaattinen asemaluokittelu (5 luokkaa) perustuen asema-kaupungin ja aseman kokoon, matkustajakuormitukseen ja liikennetyyppeihin. Luokittelu on kuitenkin suuntaa-antava, ei määräävä.
- Tarkoituksena
  - yhtenäisellä ja selkeällä tavalla kuvata erityyppisiin asemiin kohdistuvia tarkoituksenmukaisia vaatimuksia
  - jakaa Ruotsin asemia objektiivisin kriteerein eri luokkiin.
- Asemaluokittelun pohjalta Trafikverket voi luoda asemakohtaiset tavoitteet suunnittelu- ja varustetasoille.
  - Tämä voi tapahtua mm. Trafikverketin JNB-rautatieverkon kuvauksessa.
- Järjestelmän pitäisi tarjota pitkäjänteisyyttä asemien toimivuuden kehittämiseen sekä tehokkaamman liikennejärjestelmän edistämiseen.
- Luokittelu määrittelee myös, mitkä perustoiminnot asemilla pitäisi olla asemaluokittelun mukaan.
- Asemaluokittelun perusteella eri asemille määritellään tarvittavat matkustustoiminnot laitureille, laituriyhteyksille, matkustajainformaatiolle ja yleisesti asemalle.



# Vastuunjako perustuen asemaluokkaan asemaluokka 2

- PLATTFORMSUTRUSTNING**
- PLATTFORMSTAK
  - VÄNTUTRYMME INKL. UTRUSTNING
  - VÄDERSKYDD, INKL. UTRUSTNING
  - SITTPÅSÄTTER OCH BELYSNING
  - BELYSNING
  - PLATS FÖR BILJETT/AUTOMAT

- FÖRBINDELSE UNDER SPÅR**
- INBYGGDA TRAPP- OCH HISSPÅKET, RULLTRAPPOR
  - PLATS FÖR BILJETT/AUTOMAT/KORTLÄSARE
  - SITTPÅSÄTTER OCH BELYSNING
  - DYNAMISK TRAFIKINFORMATIONSTRUSTNING
  - T.E.X. PRATOR, HÖGTALARE, REALTIDSDISPLAY
  - FAST SKYLTNING T.E.X. HÄNVISNINGSSKYLTLAR TILL SPÅR M.M.

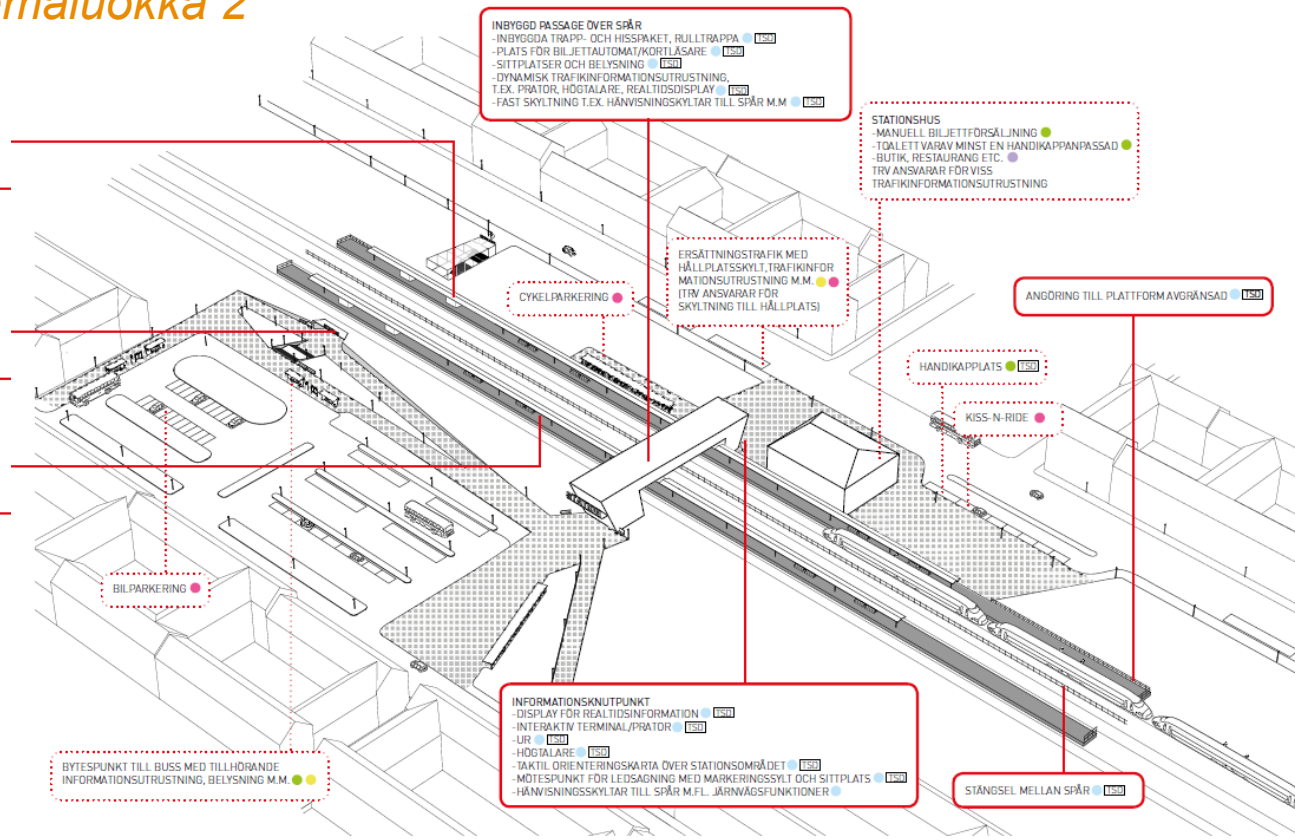
- INFORMATION PÅ PLATTFORM**
- DYNAMISK TRAFIKINFORMATIONSTRUSTNING
  - FAST SKYLTNING T.E.X. STATIONSNAMN, SPÅRNUMMER M.M.

## ANSVARAR FÖR FUNKTIONERNA:

- Trafikverkets ansvar

- Andra viktiga funktioner som ansvaras för av andra aktörer t.ex. Branschens ansvar (RKM, Operatörerna)
- Fastighetsägarnas ansvar
- Övrig aktör/kommun
- Kommersiell aktör

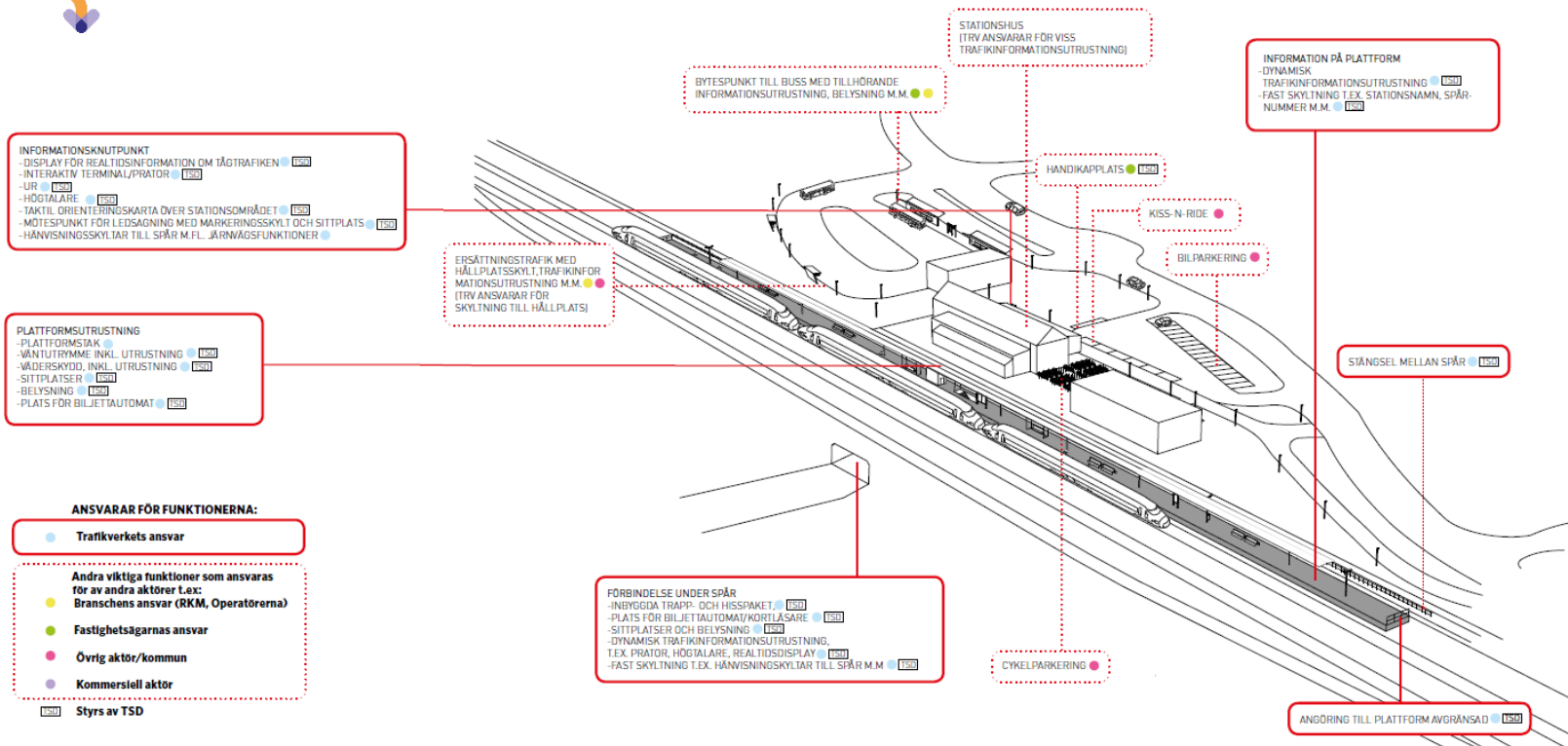
Styrs av TSD



Bilden illustrerar ett exempel på funktioner på en station av stationsklass 2, för kompletta basfunktioner se TDOK 2013:0685 Stationers basfunktioner och klassindelning 2.0

# Vastuunjako perustuen asemaluokkaan

## asemaluokka 3

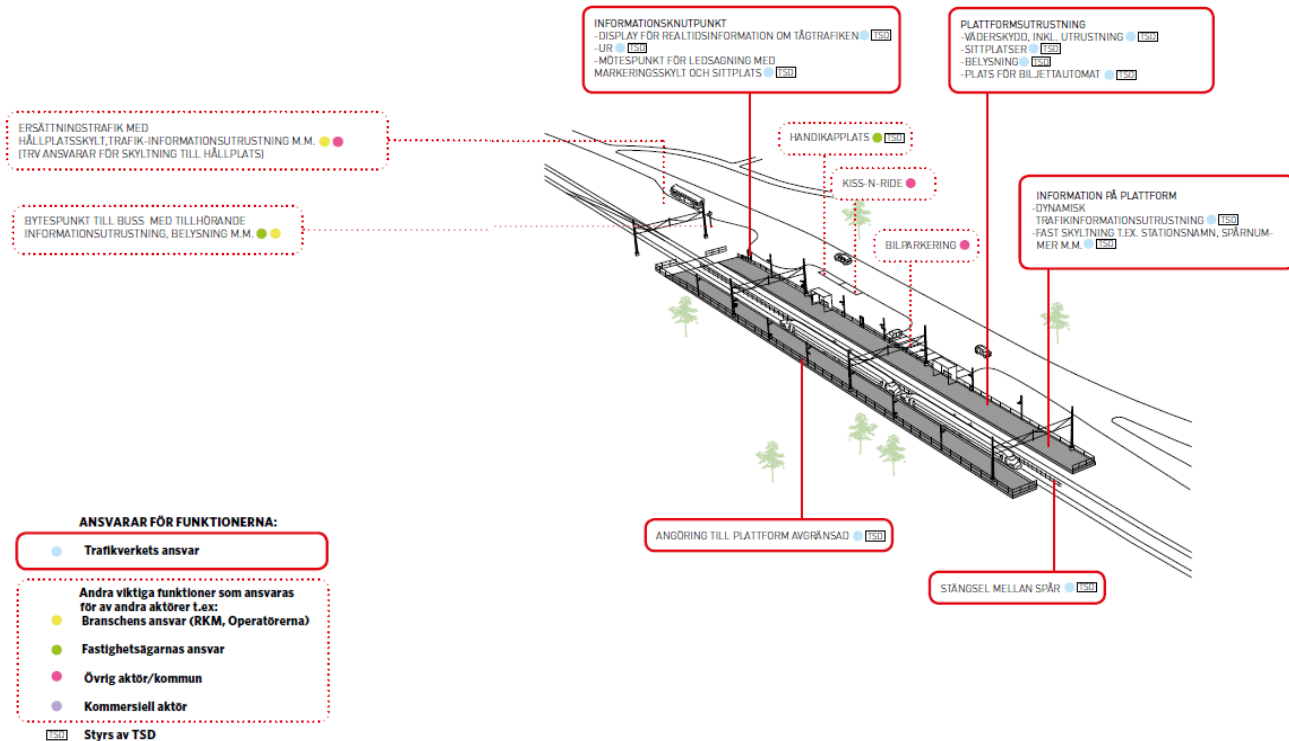


Bilden illustrerar ett exempel på funktioner på en station av stationsklass 3, för kompletta basfunktioner se TDOK 2013:0685 Stationers basfunktioner och klassindelning 2.0



# Vastuunjako perustuen asemaluokkaan

## asemaluokka 5



exempel på funktioner på en station av stationsklass 5, för kompletta basfunktioner se TDOK 2013:0685 Stationers basfunktioner och klassindelning 2.0



# Kansallisen edun määrittely Ruotsissa (Riksintresse)

## Riskintresse

- On kohdekohtaisesti laadittava suunnitteludokumentti, jossa kuvataan kansallisesti merkittävän kohteen arvot, joita kansallisella edulla suojellaan ja jotka tulee ottaa huomioon alueen kehittämisessä.
- Toimii perustana kuntien fyysiselle suunnittelulle (kaavoitus ja rakennuslupa), lupakäsittelyille (ympäristölainsäädäntö) sekä alueellisten viranomaisten, Trafikverketin ja muiden viranomaisten erilaisille käsittelyille.
- Laaditaan kansallisesti merkittävälle kohteille, joita ovat satamat, lentokentät ja rautatiealueet (kombiterminaalit, varikot, junankokoamispaikat/asemat).

## Riksintressen sisältö

- Riksintressissä kuvataan
  - kohteen nykytilanteen ja tulevaisuuden liikenteelliset tarpeet
  - miten kansallinen etu voidaan sovittaa kuntien paikalliseen suunnitteluun
  - maa-alue tarpeita sekä niihin liittyviä vaikutusalueita.

## Riskintressen määrittelyprosessi

- Vastuuviranomaisena toimii Trafikverket. Määrittely tehdään tiiviissä yhteistyössä alueellisen tahon kanssa.
- Työn tekemisestä vastaa laaja-alainen työryhmä. Työryhmää ohjaa mahdollinen ohjausryhmä, minkä lisäksi työhön voidaan kytkeä paikallisia sidosryhmiä.





# Muita näkökulmia

## Ominaisuus- ja kuntotiedot ajan tasalla

Asemien ja niiden lähiympäristön ominaisuustiedot kartoitettu monipuolisesti (kuva)

## Asemanneuvostot (stationråd)

Kiinteistörajat aiheuttavat ongelmia myös Ruotsissa. Yksi tapa haasteiden torjumiseksi on ollut asemanneuvostot, joissa toimijat ovat olleet edustettuina. Asemakaupungit ovat mukana useilla asemilla ja niillä on rooli yhteistyössä ja tiedonvaihdoissa.

Inventering stationer och stationsnära miljöer Region Syd					
Angelholm					
Väst kustbanan					
<b>BASFAKTA</b>					
Förkortning	A	Trafikform	0	Län	Skåne
Klassindelning	3	Typ av station	Genomgående	Kommun	Angelholm
Bandel	628	Sth Godst/Person	100	Inv kommun	39866
Koordinat	0	Påstigande/ÅMD	2000	Inv ort	23240
<p>En mycket stort antal bilplatser norr om stationen, mycket låg beläggning, avgift alla dagar! 500 kr/månaden ett 50 knipen.            Ett mycket stort antal cykelparkeringsplatser!</p>					
<b>4.1 STATIONSFUNKTIONER</b>					
Stationshus		Tillgängliga entréer		Stationsfunktioner och information	
Det finns invändiga platser för stationsfunktioner		En		<input checked="" type="checkbox"/> Uppstignad väst <input checked="" type="checkbox"/> Invändiga stigar <input checked="" type="checkbox"/> Karta över stationsområdet <input checked="" type="checkbox"/> Informationskarta över orten	
				<input type="checkbox"/> Måttplan för beläggning över <input checked="" type="checkbox"/> Måttplan för beläggning över <input type="checkbox"/> Lastutlastningsplan över <input type="checkbox"/> Taktplan över orten	
<b>4.2 GÅNGSTRÅK</b>					
Ledstråk finns till...		Bredd sinusplattor	Val- och varningsyta	Kontrastmarkering	Standard
<input checked="" type="checkbox"/> Ledstråk <input checked="" type="checkbox"/> Plattform <input checked="" type="checkbox"/> Kyrkostad <input checked="" type="checkbox"/> Måttplan för beläggning <input checked="" type="checkbox"/> Kundtjänst <input checked="" type="checkbox"/> Biljettkontroll <input checked="" type="checkbox"/> Informationskarta <input checked="" type="checkbox"/> Lastutlastningsplan <input checked="" type="checkbox"/> Taktplan		< 0,5 meter < 0,5 meter < 0,5 meter < 0,5 meter < 0,5 meter < 0,5 meter < 0,5 meter	Finns Finns Finns Finns Finns Finns Finns	Kontrast med plattor Kontrast med plattor Kontrast med plattor Kontrast med plattor Kontrast med plattor Kontrast med plattor Kontrast med plattor	God God God God God God God
<b>4.3 BUSS</b>					
Hållplatsläge		Typ av busslinje	Avstånd till hållplats		Höjdskillnader
Hållplatsläge 1		Regionbuss	0-50 m		
Hållplatsläge 2		Regionbuss	50-100 m		
Hållplatsläge 3		Regionbuss	50-100 m		
<b>4.4 HÅLLPLATS FÖR ERSÄTTNINGSBUSS</b>					
Läge		Avstånd till hållplats	Höjdskillnader	Hållplatsstolpe	Högtalare
Ord. Buss hållplats		50-100 m	Förekommer inte	Finns	Saknas
<b>4.5 BILPARKERING FÖR FUNKTIONSHINDRADE</b>					
Avstånd		Antal platser	Bredd	Höjdskillnader	MOTESPUNKT FÖR LEDSAGNING
> 25 m till stationsområde		2	3,6-5,0 m	Förekommer	Läge
> 25 m till stationsområde		2	3,6-5,0 m	Förekommer	Förekommer inte
<b>4.6 BILPARKERING</b>					
Avstånd		Antal bilplatser	Beläggningsgrad	TAXI	
25-40 m		28 (max 1 h)	20%	Angöring för taxi	Avstånd
> 100 m		24	50%	> 25 m från entré	Förekommer inte
51-100 m		155	10%		
<b>4.7 CYKELPARKERING</b>					
Avstånd		Antal cykelplatser	Beläggningsgrad	Typ av cykelställ	
> 25 m		300	50%	Cyklist	
26-50 m		300	50%	Cyklist med tak	
> 25 m		60	Överbelagt	Cyklist	
<b>5 DRIFT OCH UNDERHÅLL</b>					
Standard och skick på plattform 2 är olik generellt. 20000 kontantbeläggningar.					



## Osan II lähteet

- *Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer (TDOK 2015:0085)*
- *Fastställelse av Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer (TRV 2011/33294)*
- *Riktlinje – Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer (TDOK 2015:0085)*
- *Riktlinje – Stationens basfunktioner och klassindelning (TDOK 2013:0685)*
- *Stationshandbok (TDOK 2013:060)*
- *Riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021)*
- *Handledning för precisering av riksintresse Publikationsnummer (2012:078)*
- *Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer*
- *Samlade planeringsunderlag Transportsystemets funktionalitet*



## Osa III

### Jernhusen AB:n kiinteistökehityksen toimintamalli

*Osaraportin tiedot perustuvat julkisesti saatavilla olevaan materiaaliin ja tehtyyn henkilöhaastatteluun*



## OSA III – Jernhusen sisältö

1. Jernhusen AB:n kiinteistökehitysmalli diat 69-78
2. Pohdintoja Jernhusenin mallista diat 79-85
3. Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet diat 86-88

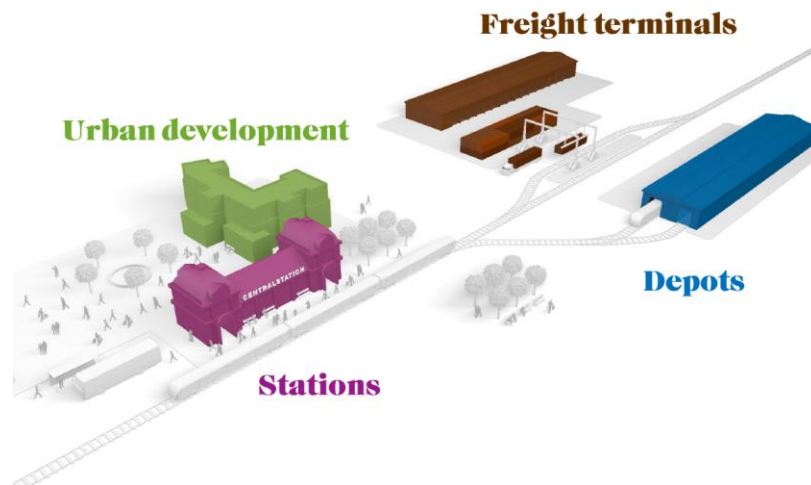
## Jernhusen AB:n kiinteistökehitysmalli



# Jernhusen lyhyesti

Our mission:  
**To promote  
increased travel and  
freight by rail**

**Omistaa, kehittää ja manageroi** Ruotsin rataverkon läheisyydessä olevia kiinteistöjä.





# Jernhusen AB: historia ja lainsäädäntö

## Pääperustelut Jernhusen AB:n synnyn taustalla:

**"Raideliikenteen kilpailun avaaminen vaatii avoimen ja puolueettoman infrastruktuurin"**

- Todettiin, että varikot, terminaalit, laiturit ja asemarakennukset ovat yksi keskeinen osa infrastruktuuria, jonka tulee olla avointa kilpailun mahdollistamiseksi.
- Taustalla kaksi eurooppalaista direktiiviä
  - Directive on the development of the community's railways (91/440/EEC)*, joka antoi mandaatin erottaa rautatieoperaattorit ja infrastruktuurin manageroinnin toisistaan.
  - Directive on the allocation of railway infrastructure capacity (95/19/EC)*, joka edellytti, että operaattoreille tarjotaan syrjimätön pääsy rataliikenteen keskeiseen infrastruktuuriin.
- ...ja kaksi kansallista askelta
  - Ruotsin hallituksen väliarviointi (bill 2008/09:176, p. 28): Trafikverketin ja Jernhusenin oli syytä arvioida maaomaisuuden, terminaalien ja varikkojen ostamista kilpailun avaamiseksi.
  - Ruotsin hallitus ilmaisee, että julkisesti omistettu julkisen liikenteen infrastruktuuri, kuten pysäkit ja terminaalit, tulisi olla avoinna kilpailullisesti neutraalilla ja syrjimättömällä tavalla (bill 2009/10:200, p. 51).

## Yhtiöittämisen taustalla myös valtion toimintojen yhtiöittämiskehitys

- Toimintojen yhtiöittäminen parantaa toiminnan laatua ja kustannustehokkuutta.
- Jernhusen oli yksi SJ:sta pilkotuista yhtiöistä.

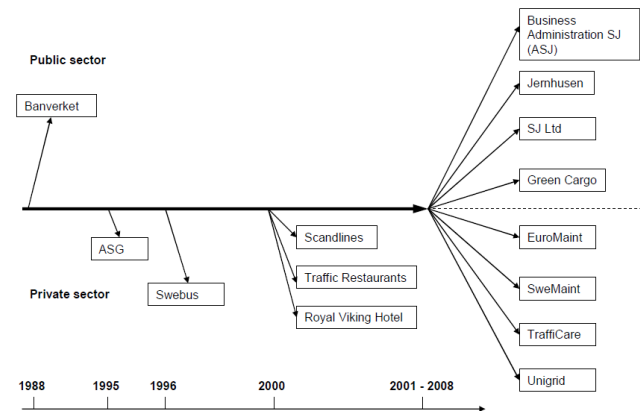
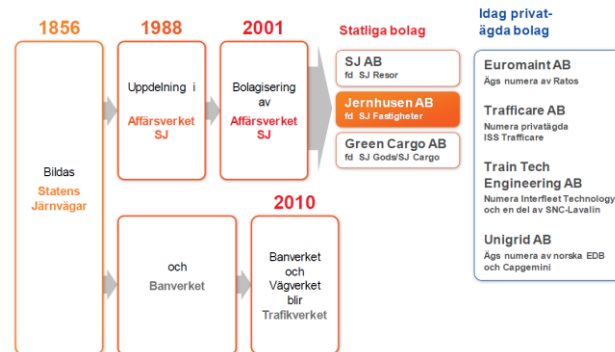


Figure 1: The transformation of the consolidated monopolist between 1988 and 2010.

## Jernhusen bildades 2001





# Jernhusen AB:n hallinto ja ohjaus

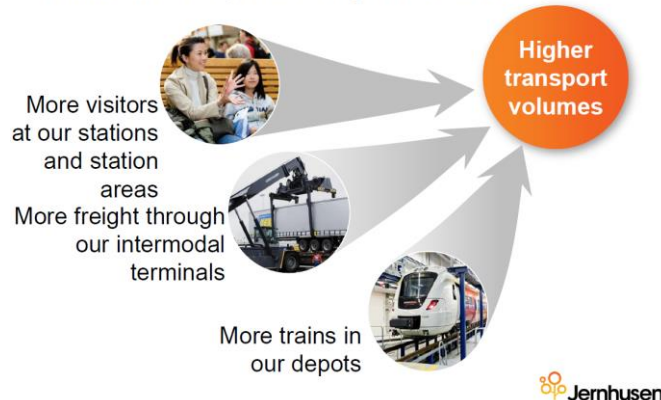
## Jernhusen

- on valtion 100 prosenttisesti omistama osakeyhtiö
- toimii täysin osakeyhtiöperiaattein
- ei osallistu liikenteen linjausten määrittelyyn, eikä sillä ole “valtion statusta”

## Jernhusenin ohjaus

- teknisesti “Valtionvarainministeriön” alaisuudessa
- Jernhusenia koskevaa erityislainsäädäntöä tai -asetuksia ei ole
- Jernhusenin toimintaa ohjaa yhtiöjärjestys, jossa yritysveriaatteiden lisäksi yhtiölle on määritelty missio edistää raideliikenteen kehittämistä liiketoimintapohjaisesti
- Jernhusenin operatiivista toimintaa ohjaa hallitus, jossa kiintiönä on yksi valtion edustaja. Selkeää poliittista ohjausta yhtiöllä ei ole.

**Jernhusen's mission is to on a commercial basis contribute to higher transport volumes by rail**







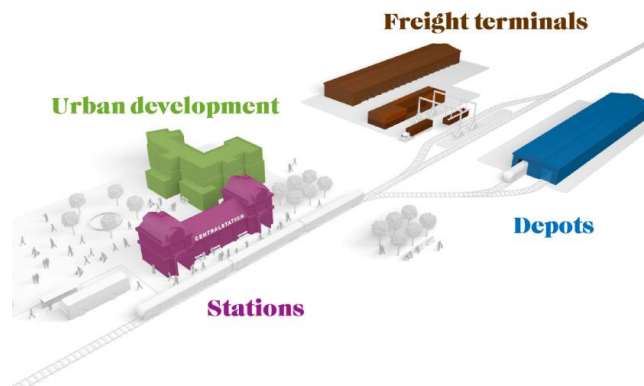
# Järnhusen AB – Liiketoiminta

LIIKETOIMINTA	ASIAKAS	TUOTE	ANSAINTAMALLI
<b>Asemien operointi</b> 39 omaa asemaa ja +100 yksityisten omistajien asemia	Liiketilojen vuokralaiset Toimistotilojen vuokralaiset	Tilojen vuokraus ja managerointi	Liikevaihtoperusteinen vuokra (liiketilat)
	Raideliikenne- ja bussioperaattorit	Asemarakennuksen tilojen huolto ja ylläpito operaattorien matkustajille	Operaattorien maksama käyttökorvaus
	Asemien omistajat (yksityiset ja kunnat)	Muiden omistamien asemarakennusten tilojen huolto ja ylläpito operaattorien matkustajille sekä operaattoriyhteistyö.	Operaattorien maksama käyttökorvaus
<b>Varikkojen operointi</b> 21 varikkoa (n. 45 % markkinoista)	Kaluston huoltoyritykset	Varikkojen ja kiinteän huoltokaluston vuokraus (esim. nosturit)	Vuokra
	Rautatieliikenteen operaattorit	Kaluston huoltopalvelu (tietty varikot)	Vuokra
<b>Tavara- ja kombiterminalien operointi</b> (9 terminaalia)	Logistiikkayritykset / suurten yritysten logistiikka (ICA)/ operaattorit	Terminaalivuokra	Liikevaihtoperusteinen vuokra
<b>Kaupunkikehityshankkeet</b>	Omaan omistukseen tulevien asemarakennusten kehitys	Kiinteistökehitys	Asemien operoinnin kautta saatavat tulot
	Toimisto- ja asuinrakentamisen sijoittajat (vanha liiketoimintamalli)	Kehitetyn kiinteistöomaisuuden myyminen kiinteistösijoittajille	Myyntitulot
	Järnhusen oma kiinteistöomistus (uusi liiketoimintamalli)	Toimistojen ja asuinrakennusten kiinteistökehittäminen omaan omistukseen	Vuokra
<b>Pysäköinti</b>	Pysäköintioperointiyritykset	Aluevuokra operointiyrityksille	Vuokra



# Jernhusen AB: kiinteistökehityksen liiketoiminta

- Valtion asettama koko liiketoiminnan pitkän aikavälin keskimääräinen tuottotavoite on 12 %.
  - Eri liiketoiminta-alueille ei ole erillisiä tavoitteita, vaan omaisuutta hallinnoidaan ja kehitetään portfoliona.
  - Tuloista yksi kolmasosa maksetaan valtiolle osinkoina ja kaksi kolmasosaa käytetään liiketoiminnan kehittämiseen.
- Jernhusenin rooli on muuttunut viime vuosina kiinteistökehittäjästä kiinteistösijoittajaksi
  - Ennen rakentanut ja myynyt toimistoja.
  - Nykyään rakentaa itselleen kiinteistöomistusta vuokrattavaksi eteenpäin.
- Jernhusen voi rahoittaa varikkojen ja ratojen siirtoja (ml. Trafikverketin omistamat radat), mikäli näkee sen liiketoiminnan näkökulmasta kannattavaksi.
- Jernhusenin pitää kohdella operaattoreita syrjimättömin ehdoin ja kaupallisin perustein, eikä siten voi antaa "tukea" raideliikenteelle.
- Periaatteessa Jernhusen olisi pörssikelpoinen jo nyt.





# Jernhusen AB: rahoitus

- Jernhusen toimii täysin yksityisellä rahoituksella
  - Taustalla on reilun 10 vuoden tietoinen siirtymä valtion takaamasta lainasta yksityiseen lainaan
    - Haastattelun perusteella on epäselvää, missä määrin valtion takaama laina on ollut kuitenkin edellytys yhtiön toiminnan alkuvaiheessa.
  - Tavoitteena on olla mahdollisimman tasapuolinen toimija sekä operoida samoilla periaatteilla ja läpinäkyvyydellä kuin muutkin markkinatoimijat
- Suurimmat investoinnit on tehty asemanseutujen kaupunkikehitykseen ja niistä odotetaan jatkossa tuloja. Investoinnit on rahoitettu osin lainarahalla ja osin muusta liiketoiminnasta saatavilla tuloilla.
- Jernhusen voisi mahdollisesti saada EU-rahoitusta kaupunkikehityshankkeisiinsa, mutta toistaiseksi mahdollisuutta ei ole käytetty.



# Jernhusen AB: Kiinteistöomaisuuden hankinta ja myynti

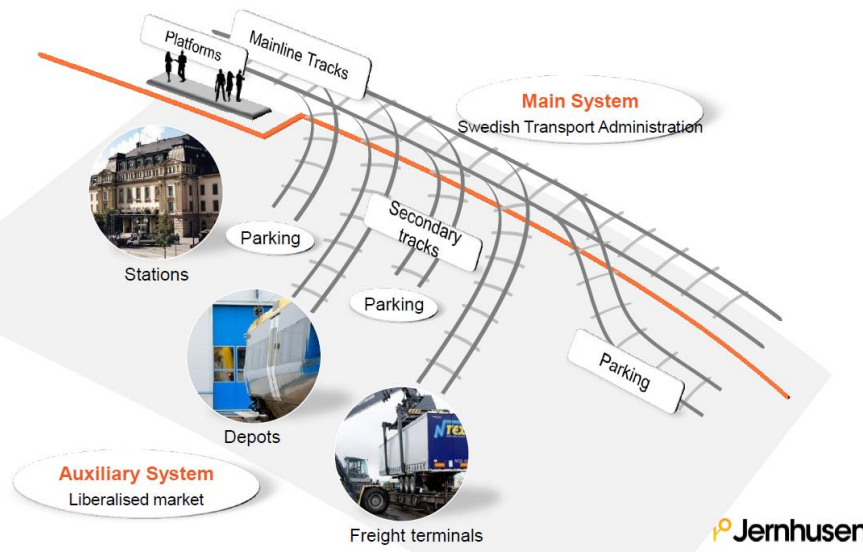
## Jernhusen AB

- Osti Ruotsin valtion rautatieyhtiöltä keskeiset kiinteistöt markkina-arvolla, valtion lainoittamana.
- Saa myydä ja ostaa kiinteistöjä sekä tehdä sijoituksia kuten osakeyhtiöt. Osakeyhtiön hallituksella on veto-oikeus isoihin myynteihin.
- Saa lopettaa terminaali- ja varikkotoiminnot omalla päätöksellä. Uuden alueen perustamiseen tarvitaan Trafikverketin lupa.

Jernhusenin alkuperäinen kiinteistöomaisuus:

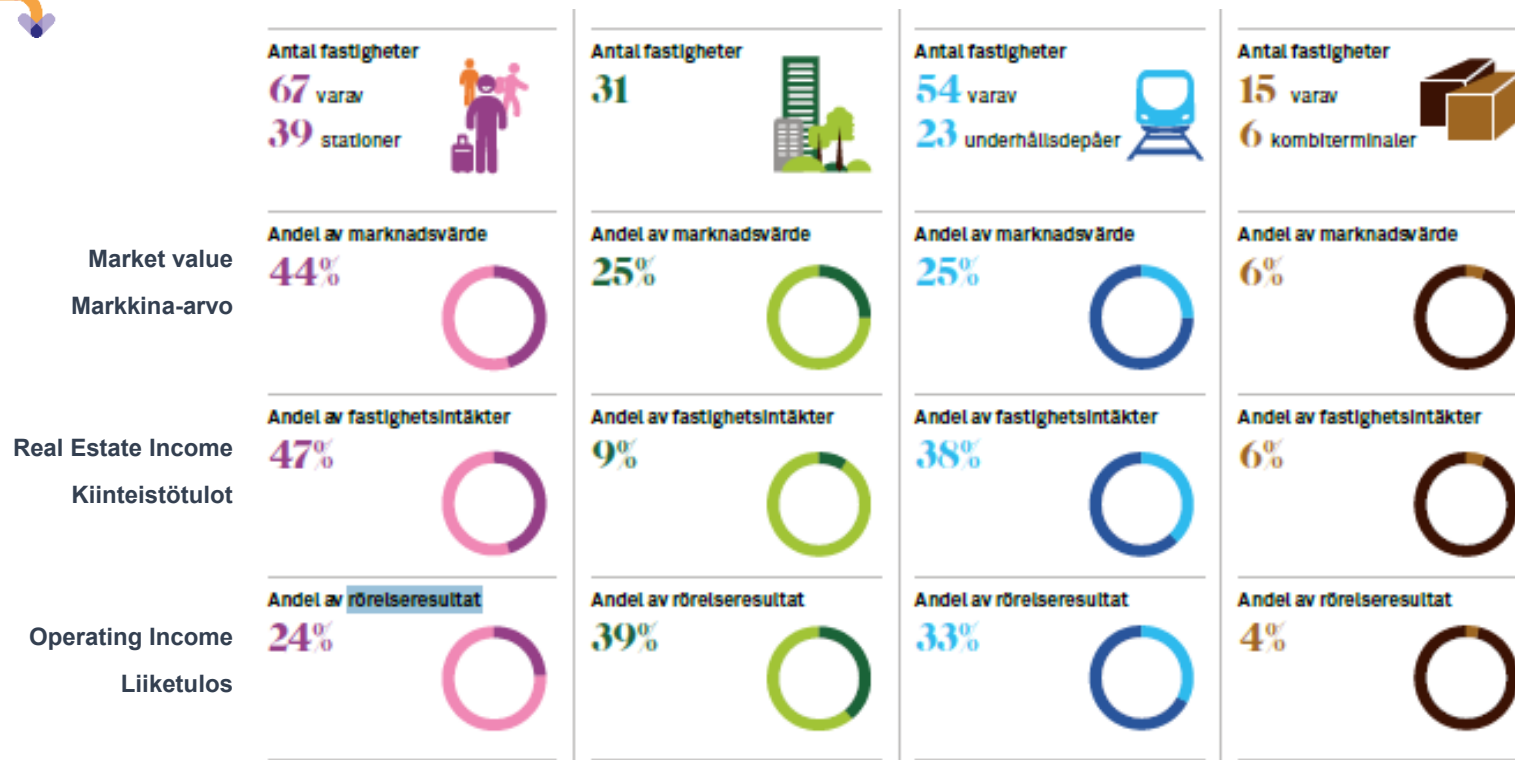
- asemarakennukset
- varikot
- terminaalit
- muut maaomaisuus asemien läheisyydessä.

## Ruotsalaisen rataverkon toimintaympäristö: (viranomaistoiminta ja vapautettu markkina)





# Jernhusen AB: Portfolio 2016



Lähde: Jernhusen Årsredovisning 2016



# Jernhusen AB: Tuoton ja portfolion kehittyminen

Lähde: Handelsbanken Capital Markets Credit Research, 2013 ja 2016

## Return of Equity %

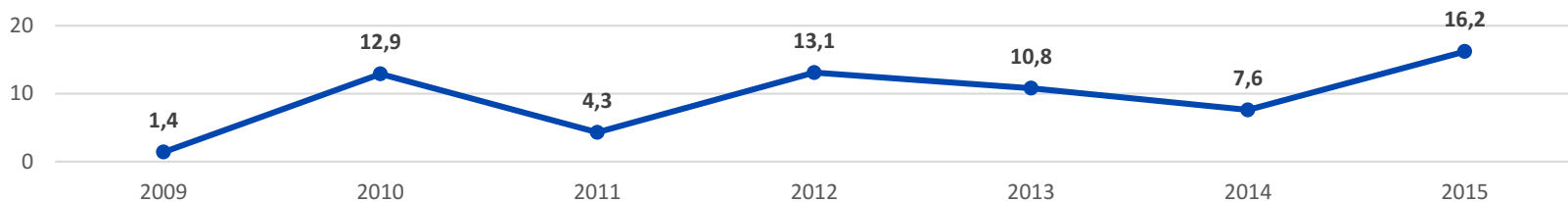
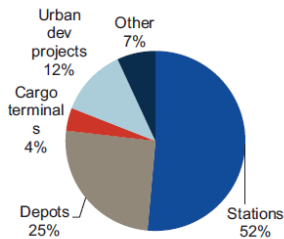
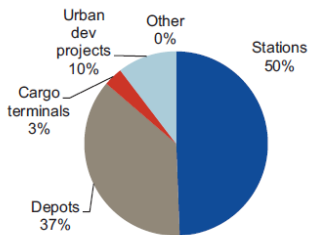


Figure 1: Portfolio split by business area, 2012  
Share of value

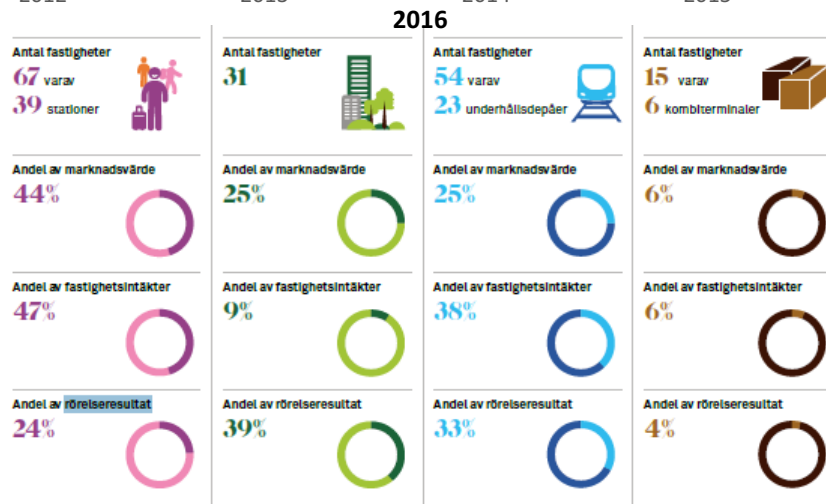


Share of revenues, 2012



Lähde: Handelsbanken Capital Markets Credit Research, April 26, 2013

Lähde: Jernhusen Årsredovisning 2016



## Pohdintoja Jernhusenin mallista



# Jernhusen AB: asemanseutujen kehittäminen

## Asemanseutujen kehittämiskohteet valikoituvat liiketoimintaperustaisesti.

- Asemanseudun kehittämiskohteet valitaan liiketoimintaperusteisesti, mutta kuitenkin pitkäjänteisesti.
- Kehitys ohjautuu käytännössä isoihin asemanseutukaupunkeihin ja isoille asemanseuduille, joissa liiketoiminta on kannattavinta eli missä suurimmat kehittämis- ja matkustajapotentiaalit ovat.
- Vastaavasti taantuvilla paikkakunnilla etsitään yhdessä kaupunkien kanssa malleja, joilla asemanseudun toimintaedellytykset pystytään säilyttämään taantuvasta kehityksestä huolimatta.

## Asemanseutujen kehittäminen tapahtuu kaupunkien, liikenteenoperaattorien (raide, bussit ja taksit) ja palveluyritysten kanssa yhteistyönä.

- Kehittämisprosessissa tärkeintä on löytää alkuun yhteinen intressi ja lähtökohdat toimivalle liikenteen solmukohdalle.
- Liiketoimintamalli (tulonmuodostus– ja rahoitusmalli) tulee rakentaa aina kohdekohtaisesti.
  - Yleistymässä on ollut rahoitusmalli, jossa Jernhusen on toiminut pääinvestoijana ja omistajana (yleensä 100 %).
    - Ulkopuolisia sijoittajatahoja on käytetty vain harvoin. Vain muutamassa poikkeuksessa Jernhusen on ollut mukana yhteishankkeissa muiden tahojen kanssa.
  - Liikenneoperaattorit solmivat pitkäaikaisia sopimuksia Jernhusenin kanssa asemankäytöstä.
  - Kaupungit ovat tuoneet omia palvelupisteitään asemien yhteyteen ja siten vuokralaisena rahoittaneet kehittämistä.





# Pohdintoja Jernhusenin toimintamallin mahdollisuuksista

## Jernhusenilla on yhteiskunnallinen mandaatti ja liiketoiminnalliset kannustimet asemanseutujen kehittämiseen.

- Jernhusen on Ruotsin asemanseutu ympäristöjen pääasiallinen kiinteistökehittäjä. Sen kiinteistöomaisuus on sijoitettu hajautetusti rataverkon keskeisiin kohtiin.
  - Jernhusen toimii valtakunnallisesti Ruotsissa ja sen intressinä on raideliikenteen ja rataverkon kehittäminen kokonaisuudessaan. Tällöin Jernhusenin intressi ei rajoitu yksittäisiin sijoituskohteisiin paikallisesti, kuten esimerkiksi institutionaalisilla sijoittajilla.
- Jernhusenilla intressinä on edistää raideliikenteen ja liikennejärjestelmän kehittymistä oman liiketoimintansa rajoissa.
  - Tämä voi tarkoittaa jopa investointeja raideliikenteeseen, mikäli se on taloudellisesti kannattavaa.
  - Organisaatiossa enemmän tilaajaosaamista raideliikenteeseen, kuin perinteisillä kiinteistökehittäjillä ja -sijoittajilla.

## Valtakunnallinen ja verkostollinen näkökulma kehittämiseen mahdollistaa kokonaisvaltaisempia ratkaisuja

- Jernhusenin kehittää koko asema-, varikko- ja terminaaliverkostoa kokonaisuutena sekä sillä on intressit myös kaupunkikehityksessä.
- Koska koko omaisuutta käsitellään kokonaisuutena ja verkostomaisesti, tiettyjä toimintoja on periaatteessa mahdollista siirtää pois kaupunkirakenteen sisältä ja rahoittaa toimintojen siirtoa kaupunkikehityksestä saatavilla tuloilla.
  - Toiminta voi olla joustavampaa ja kokonaisrahoitusmalli voi olla helpompi löytää kun omistuksesta vastaa vain yksi taho, verrattuna tilanteeseen, jossa yhteinen ratkaisu pitäisi löytää usean omistajan ja intressitahon kesken.



# Pohdintoja Jernhusenin toimintamallin mahdollistajista

## Laajan kiinteistöomaisuuden vahva tase luo osin edellytykset asemanseutujen kiinteistökehittämiselle

- Asemakeskushankkeissa kiinteistökehitysyhtiöiden ja rakennusliikkeiden haasteena on usein kaupunkikehityshankkeiden pitkä kehitysaika sekä raideliikenteen kehittämiseen liittyvät epävarmuudet ja haastava toimintaympäristö.
  - Pitkistä asemakeskusten kehittämishankkeista muotoutuu usein haastavia ja epäkiinnostavia puhtaasti kaupallisille kiinteistökehittäjille ja –sijoittajille, koska etupainotteiset investoinnit saadaan tuloutettua vasta pitkän ajan kuluttua.
- Jernhusenissa liiketoiminnan mahdollistajana on osin ollut yrityksen riittävä tase (yhdessä lainanottomahdollisuuden kanssa).
  - Tase on muodostunut asemarakennusten, terminaalien ja varikkojen kiinteistöomistuksesta.
  - Jernhusen on nykyisin luonteeltaan enemmän kiinteistösijoittaja kuin kiinteistökehittäjä, joten vahva tase ja perusliiketoiminnan matalan riskin/tuoton portfolio ovat mahdollistaneet ryhtymisen pitkiin ja osin riskillisiin asemanseutujen kehittämishankkeisiin.
  - Muu portfolio on mahdollistanut yrityksen velkaantumisasteen pysymisen hallinnassa isoista kehittämisinvestoinneista huolimatta.



# Pohdintoja Jernhusenin toimintamallin mahdollistajista

## Asemanseutujen kehittäminen ainoana liiketoimintana on haastava yhtälö

- Vaikka riittävä maaomaisuus alussa olisikin olemassa, toimiminen pelkkänä asemanseutujen kiinteistökehittäjänä, ilman muuta liiketoimintaa, olisi haastavaa ja riskialtista.
- Jernhusenin toimintaa vastaava kiinteistökehittäminen onnistuisi myös sellaiselta kiinteistötoimijalta, jolla on riittävän vahva tase ja osaamista kiinteistökehittämiseen.
  - Jernhusenin kaltainen vahva tase voidaan saada muista asemanseutuihin tai liikenteeseen liittyvistä sijoituksista, kuten kauppakeskuksista. Tällaisen toimijan osalta kysymysmerkkinä kuitenkin on, millainen intressi ja osaaminen sillä olisi aidosti liikenteellisten näkökulmien kehittämiseen solmukohdissa.



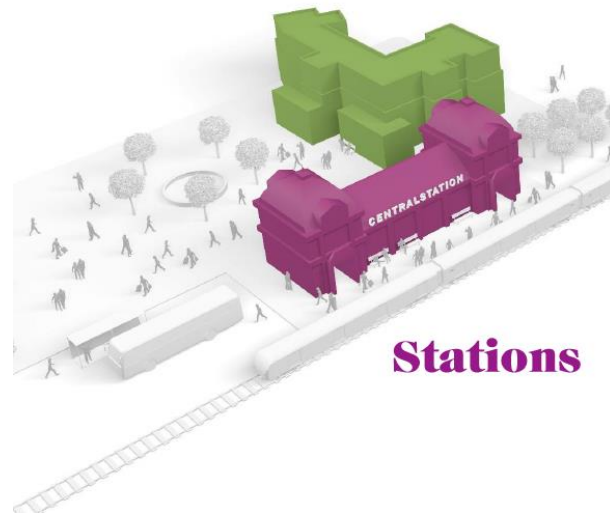
# Eräitä Jernhusenin mallin vahvuuksia

**Asiakasymmärrys alusta alkaen** – Jernhusen AB on aktiivinen toimija asemanseuduilla ja asemarakennuksissa. Sillä on kehittämisen alusta alkaen ajankohtainen ymmärrys, mitä matkustajat haluavat ja mitkä ratkaisut toimivat käytännössä.

**Monimutkainen tontinluovutuksen kilpailutus jää pois** – Monesti asemanseudun alkuperäiset maanomistajat joutuvat luovuttamaan hankealueen hankkeen toteuttaville rakennusliikkeille. Tällöin kohteen suunnittelu (suunnittelukilpailu) ja kohteen myynti (tontinluovutuskilpailu) joudutaan toteuttamaan vähintään jossain määrin samanaikaisesti. Tämä monimutkaistaa jo ennestään hankalaa kehittämisprosessia. Periaatteessa Jernhusenin mallissa yhteistyö ja -suunnittelu mukana olevien toimijoiden kanssa on tässä suhteessa helpompaa, kun Jernhusen on toimijana mukana alusta loppuun.

**Asemanseutua voidaan kehittää kokonaisuutena** – Esimerkiksi kilpailutuksesta johtuen asemanseutuhanke joudutaan usein pilkkomaan erikseen toteutettaviksi kokonaisuuksiksi, joiden toteuttamisesta ja käytön aikaisesta hallinnasta vastaavat eri tahot. Tällöin hyvän ympäristön vaatimia, mutta kalliita, asemakeskusratkaisuja voi olla haastavaa jyvittää muille asemanseudun alueille ja toteuttajille. Samalla suunnittelun koordinointi kokonaisuutena useiden toimijoiden kesken on väistämättä hankalaa.

## Urban development





# Yhteenveto SWOT:

## Jernhusen AB:n kiinteistökehitysmalli asemanseudun solmukohtien kehittämisessä

### Vahvuudet

- Valtakunnallinen toimija, jolla on aito mandaatti kehittämiseen
- Toimii aidosti liiketoimintaperusteisesti eli voi ottaa velkaa ja riskejä kehittämistä varten.
- Omistajuus koko kehittämisen elinkaaren ajan mahdollistaa pitkäjänteisen ja asiakasfokusoituneen kehittämisen.
- Perinteisiä kiinteistökehittäjiä laajempi ratapuolen tilaajaosaaminen, mikä helpottaa mm. riskien hallinnassa.

### Mahdollisuudet

- Toiminnan vahva riippuvuus rautatieliikenteestä ja liikennevirtojen kasvusta hyötyvä ansaintalogiikka kytkee kehittämisintressit aidosti raideliikenteen kokonaisuuden kehittämiseksi.
- Toimintamalli mahdollistaa myös multimodaalisten tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien kehittämisen ja toiminnan edistämisen.

### Heikkoudet

- Yhtiömuotoisuus velvoittaa toimimaan aina liiketoimintaperusteisesti, toisaalta kehittäminen on ollut tähänkin asti yhtiövetoista.

### Uhat

- Ulkopäin annetut kovat tuottotavoitteet voivat muuttaa toimintojen painopistettä kiinteistökehittämiseen ja -sijoittamiseen muun toiminnan kustannuksella.
- Liiketoiminnalliset tekijät ohjaavat painopistettä kaupunki-alueille, joissa kehittämispotentiaali ja matkailijavirratt ovat suurimmat. Mitkä ovat intressit kehittämiseen ”hiljaisemmissa” verkon osissa?
- Minkälaisia vaikutuksia liikennejärjestelmälle on tulevaisuudessa sillä, että Jernhusen saa lopettaa ja myydä terminaali- ja varikko-toimintoja omalla päätöksellään.

# Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet



# Yhteenveto

## Osa I - Ruotsin tapa toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa

- Ruotsissa liikenneinfran kehittämisellä nähdään olevan merkittävä vaikutus maan kilpailukyvyyn parantamisessa ja työllisyyden lisäämisessä. Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostetaan infrastruktuurin kehittämistä ja erityisesti rautateiden roolia mm. päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Liikenneinfrastruktuurin rahoitusta on kasvatettu merkittävästi.
- Ruotsissa on pitkä, useiden suunnittelukierrosten mittainen kokemus pitkäjänteisen liikenneinfran kehittämisohjelman systemaattisesta laadinnasta. Prosessi on vakiintunut.
- Keskeiset havainnot Suomen ja Ruotsin mallien eroista on esitetty dioilla 32-34.

## Osa II - Trafikverketin rooli asemaseutujen kehittämisessä

- Ruotsissa on panostettu merkittävästi osapuolten, kuten Trafikverketin, vastuiden ja roolien selkeyttämiseen sekä asemanseutua koskevien käytännön työkalujen luomiseen.
- Ruotsin kehittämisprosessin keskiössä on visio hyvästä asemanseudusta ja sen toiminnallisuuksista, joka määrittellään kohdekohtaisesti ja yhdessä toimijoiden kesken. Tämän jälkeen vasta osapuolten kehittämisvastuut määritellään ja jaetaan.
- Hyvän asemanseudun kehittäminen edellyttää monen toimijan osallistumista, mikä vaatii paljon toimijoiden yhteistyötä.

## Osa III - Jernhusenin kiinteistökehityksen toimintamalli

- Jernhusenilla on yhteiskunnallinen mandaatti ja selkeät liiketoiminnalliset kannustimet asemanseutujen kehittämiseen.
- Valtakunnallinen ja verkostollinen näkökulma kehittämiseen sekä laajan kiinteistöomaisuuden vahva tase luovat edellytykset asemanseutujen kiinteistökehittämiselle ja kokonaisvaltaisempia ratkaisujen etsimiselle.
- Jernhusen AB on aktiivinen ja valtakunnallinen toimija raideliikenteen kiinteistöihin liittyen. Tämä mahdollistaa matkustaja-, käyttäjä-, ja asiakastarpeiden mukana pitämisen koko kehittämisprosessin ajan.



# Jatkotoimenpiteet

- Työ täydentyy vuoden loppuun mennessä laajemmalla raportilla, jossa kuvataan ruotsalaiset liikenneinfran ja asemanseutujen kehittämisen toimintamallit liikennejärjestelmän tasolla ja asemanseututasolla.
- Suomalaiset toimintamallit kuvataan ”Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua”-selvitysten pohjalta. Kuvauksessa keskitytään erityisesti tunnistettuihin haasteisiin ja kehittämistarpeisiin.
- Raportissa tunnistetaan ja kuvataan ruotsalaisten ja suomalaisten toimintamallien eroavaisuuksia yleisellä tasolla. Tarkastellaan mm. prosesseja, osapuolia sekä osapuolten rooleja ja vastuita.
- Lisäksi pohditaan ruotsalaisten käytäntöjen soveltamista Suomessa. Käytäntöjä arvioidaan suhteessa tunnisteluihin kehittämishaasteisiin. Pohditaan, kuinka edellytykset solmukohtien kehittämiselle muuttuisivat ja miten se vaikuttaisi eri osapuolten toimintaan.
- Tarkasteluissa otetaan huomioon valmisteilla olevien lakiuudistusten tuomia velvoitteita ja mahdollisuuksia.



Verkkajulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-473-3